PINO FORTINI

AUDACIE SUI MARI

AUDACIE SUI MARI

Queste storie e racconti, oggi riuniti in volume, comparvero già isolatamente sulla Rivista di Cultura Marinara, *tra il 1932 e il 1939*

PINO FORTINI

AUDACIE SUI MARI

ARDIMENTI DI NAVIGATORI AVVENTURE DI PIRATI E DI TRAFFICANTI DI CARNE UMANA

SECONDA EDIZIONE

CASA EDITRICE GIACOMO AGNELLI S. A.

FIRENZE MILANO A. LI

ALLA MEMORIA

DEL MIO PICCOLO CARLO

PREFAZIONE

Pino Fortini è uno dei pochi scrittori che tengono viva una letteratura marinara in Italia. La sua conoscenza della storia del mare e dell'ambiente marino, le sue navigazioni, il suo incessante contatto con gli aspetti e i problemi del traffico marittimo, sono le basi realistiche della sua apprezzata opera giornalistica e letteraria.

Quella coscienza navalistica italiana, della quale il Duce affermava la necessità e l'estrema importanza, ha ricevuto dal Fortini notevoli contributi. Egli trasporta sulle navi la sensibilità del lettore, lo accosta all'anima e alla fatica dei naviganti; diffonde e chiarisce una quantità di cognizioni. Ma il Fortini non potrebbe giungere a tanto, se in lui l'esperienza e la competenza, lo studio, la dottrina, la pratica, non s'accompagnassero con una eccellente capacità espositiva, descrittiva, narrativa, fatta di precisione, di semplicità e di robustezza per cui ogni suo scritto interessa e attrae.

Questo nuovo libro è uno dei più suggestivi che possano essere offerti al pubblico. È un documentario che ha il fascino del genere romanzesco. Veramente, sul mare, spesso la realtà assume il ritmo e sprigiona la malìa delle creazioni fantastiche; il mistero incombe da ogni parte, l'inverosimile si sposa all'esistenza quotidiana, natura e umanità pervengono alle più singolari alleanze come alle più

stravaganti contese; c'è qualcosa di inafferrabile, di ultrasensibile che a volte spaura, ma più spesso seduce e trascina, aprendo prospettive di sogno.

Per rendere questa realtà che sorprende, Pino Fortini non usa i mezzi consueti a una certa scuola di scrittori, che fanno l'impossibile per sbalordire. Il suo racconto è facile e piano; egli ordina e coordina i fatti senza sforzarli o drammatizzarli con espedienti dialettici; ed è questo il segreto della sua efficacia.

C'è – sì – il «giallo»: lo strano, il misterioso, il tenebroso, qua e là nelle solide pagine del volume che ho l'onore di presentare; non c'è, fortunati noi, la tecnica del giallo, *e invece troviamo un'arte sincera, ignara d'artifizi, l'arte di far vivere il racconto a chi lo legge, la sola arte che valga, in libri di questo genere.*

E si può esser certi che il pubblico ne sarà grato all'autore, decretandogli un nuovo successo. Chi conosce la vita del mare, e la folla di coloro che purtroppo ne son lontani, leggeranno con uguale e appassionato interesse questo bel libro italiano, tessuto da un ingegno perspicace sul telaio della storia meno nota e più afferrante.

Roma, dicembre, a. XVIII.

UGO CUESTA.

INSOLUBILI MISTERI DEL MARE: «MARY CELESTE» E «ZEBRINA»[1]

Pomeriggio del 5 dicembre 1872 in Atlantico; bel tempo; vento lieve da Nord. Verso le 15 il brigantino americano *Dei Gratia* che naviga, murre e sinistra, diretto da New York a Gibilterra, avvista in lat. 38° 20′ N long. 17° 15′ W un brigoletta che segue la stessa rotta. Ma il *Dei Gratia* fa più cammino cosicchè gradualmente il capitano Morehouse riconosce nell'altro veliero il *Mary Celeste* (e non, come una errata grafia vorrebbe: *Marie Celeste*) americano anch'esso che — vedi caso! — è comandato dall'amico Briggs. Simpatico Briggs, con quel viso rubicondo incorniciato fra le basette; è astemio, ha la mania di leg-

[1] Il « Corriere della Sera » ha dato notizia della vendita all'asta del motoveliero inglese *Zebrina*; una delle navi *più misteriose dei tempi moderni*, esso dice, perchè trovata incagliata, nell'ottobre 1917, sulla costa francese *senza più equipaggio a bordo ed in condizioni tali da farla ritenere improvvisamente svanita: d'un tratto dileguata.* Il « Journal of Commerce » di Liverpool aggiunge che l'acquirente dello *Zebrina* gli ha imposto nome *Marie Celeste II*, riaffermando quindi i punti di contatto fra il mistero della nave britannica e quello — certamente più noto — del brigoletta americano che ha fatto sinora versare ruscelli, se non fiumi, d'inchiostro. Ma se di quest'ultimo dramma ci è stata alfine data una soluzione, che molti potrebbero anche trovare plausibile, il mistero dello *Zebrina* permane invece occultato da un più denso velo. Varrà comunque esporre con ordine le circostanze dei due sinistri che colpiscono l'immaginazione non solo per lo sfondo marino, grandioso e solitario, nel quale si sono svolti; non solo per le strane coincidenze e per la perdita completa ed inesplicabile dei due equipaggi; ma anche perchè sembrerebbe come se il caso — che pur dicono cieco — abbia voluto col dramma della nave inglese lanciare una più forte sfida alla curiosità e perspicuità umana, dando gli ultimi tocchi all'elemento di mistero che già ammantava il fato del *Mary Celeste.*

gere un capitolo della Bibbia al giorno ma è pur tanto cordiale; hanno cenato insieme, a New York, poco prima della partenza; scambiare quattro chiacchiere con lui, dargli le ultime notizie, così passando, costituisce una distrazione apprezzabile nel tedio della lunga navigazione. E Morehouse segnala parecchie volte ma nessuno risponde! La distanza fra i due legni si va riducendo ma nemmeno la voce ingigantita dal megafono; nemmeno le ripetute grida dell'equipaggio destano segni di vita sul *Mary Celeste*.

— *Che siano tutti ubbriachi?* — brontola Deveau, il secondo; ma il capitano, imbarazzato, gli ordina di ammainare il battello e recarsi a bordo; finisce poi per seguirlo.

Insieme compiono una minuziosa visita non senza una certa apprensione; realmente la nave è deserta; soltanto l'eco dei loro passi, il lento cigolio dei bozzelli; lo sbattere qua e là di una vela riempiono il silenzio. E lo strano è che tutto a bordo è in ordine ed a posto; nessuna via acquea; scafo alberatura vele in buone condizioni; il carico — 1700 barrels di alcole in fusti, diretto alla ditta *Mascharenhas* e C. di Genova e destinato a rinforzare vini italiani — è accuratamente stivato; acqua e viveri in abbondanza. Gli utensili in cucina sono ripuliti; il cuoco l'ha lasciata in ordine come dopo un pasto. A prora le cuccette rifatte; capi di biancheria appesi a prosciugare dondolano al rullio lieve della nave; gli effetti d'uso dell'equipaggio ben conservati; qualche rasoio lasciato aperto non mostra tracce di ruggine; alcuni oggetti di valore, fra cui un biglietto da cinque sterline, abbandonati, così....

Sempre più perplessi, sempre più ansiosi i due uomini continuano la visita: quale evento improvviso può avere indotto l'equipaggio ad abbandonare la nave? Ma lo stato della camera, a poppa, è ancora più sorprendente perchè porta visibili i caldi segni di una presenza umana e di una tenerezza femminile; anche la moglie di Briggs, Sara, e la bimbetta Sofia di due anni, erano sul *Mary Celeste*. Ecco difatti un pianoforte col coperchio sollevato; una musica è ancora aperta sul leggio; ecco un grembiulino da bimbo in corso di confezione nella macchina da cucire; un gomitolo di refe, un ditale sono ancora accanto. Nella cabina del capitano su un guanciale *l'impronta ancora chiara-*

mente visibile della testina della bimba; sull'altra cuccetta, oggettini d'oro abbandonati.

L'ultima annotazione della lavagna porta la data 25 novembre; la *Mary Celeste*, allora, alle otto del mattino passava al nord di Santa Maria nelle Azzorre; in vista delle sue rocce quasi a picco: in dieci giorni, senza equipaggio, ha percorso quindi una distanza tale da trovarsi a 373 miglia dall'isola; ed ha corso tutto questo tempo con murre a sinistra; solo la trinchettina ed il fiocco sono orientati in senso diverso.

Fanny, mia cara moglie.... così comincia una lettera non ultimata, scritta dal secondo e lasciata sul tavolo: lì accanto i resti di una colazione interrotta fra cui un uovo con la punta già tagliata. Tutti i segni insomma di una pacifica vita di bordo, di una calma prassi in corso, bruscamente interrotta dal pànico come lo dimostra la mancanza dell'unico battellino i cui cavi alla gru di poppa pendono tuttora in bando; come lo dimostra un cassetto della cambusa dal quale sono state asportate poche scatole di carne conservata mentre mancano altresì carte di bordo e cronometro. Quale improvviso orrore ha indotto l'equipaggio a lasciare così di furia la nave? Elementi imbarazzanti, sono soltanto un fusto di alcole, nella stiva, semiaperto e fuori posto; un coperchio del boccaporto rovesciato sossopra e lasciato presso la mastra; macchie accanto, macchie a murata: di sangue? lì presso, una profonda fenditura fatta da un'accetta; mentre un coltellaccio, tolto dalla guaina, appare come tinto di sangue e poscia ripulito. A dritta e sinistra inoltre nel fasciame esterno, a prua, a cm. 60 o 90 dalla linea di galleggiamento, due strisce di legno spesse quasi un centimetro e larghe quasi tre sembrano di fresco asportate, intenzionalmente, mediante un'arma tagliente; per la lunghezza di m. 1,80 a due.

Che dedurne? ammutinamento? pirateria? Ma Morehouse, da buon marino attento agli interessi propri e dell'armatore, non indugia a rimuginare; imbarca frattanto sul brigoletta un equipaggio di fortuna che dirige su Gibilterra. Inchiesta formale da parte delle autorità marittime locali previa visita del palombaro; risulta confermato che il *Mary Celeste* è «sano, stagno, forte»; dalla analisi

delle macchie sul coltellaccio si rileva che si tratta di ruggine e non di sangue; purtroppo non è possibile analizzare le altre macchie in coperta ed a murata perchè disaccortamente fatte cancellare da Deveau. L'Avvocato Generale dell'Ammiragliato chiude le indagini con la presunzione che l'equipaggio, ubbriacatosi, abbia trucidato capitano-famiglia e secondo; conciata in quel modo la prua per simulare una collisione o un urto contro rocce, sia poi fuggito col battellino. La sentenza della Corte del Vice Ammiragliato accorda al *Dei Grata* 1700 sterline come premio di salvataggio; il *Mary Celeste* prosegue per Genova.

***

Finito tutto? Appunto, l'inchiesta è chiusa sotto il punto di vista amministrativo; ma la curiosità umana naturalmente insoddisfatta della poco plausibile spiegazione ufficiale, continuerà per sessanta anni ad esaminare il fatto, a scrutarne gli elementi, ad escogitare soluzioni più o meno cervellotiche, anche per la graduale e strana dimenticanza di alcuni dati di fatto. Non si è generalmente creduto e per tanto tempo, malgrado le risultanze formali, che *anche il battello era stato trovato a bordo*? Ammutinamento; mania religiosa ed omicida del capitano; presunti eccidi da parte di un passeggero (versione di Conan Doyle); canoe di negri che vengono a prelevare l'equipaggio.... c'è un po' di tutto in questi tentativi di soluzione; financo il *British Journal of Astrology*, in settembre 1926, dava una spiegazione astrale del fenomeno scomodando all'uopo la Grande Piramide di Gizeh e l'Atlantide. E tali truculenti soluzioni sono state più diffuse anche in virtù di un volume di LAURENCE KEATING: *The great Mary Celeste Hoax* che è stato tradotto in francese nella collezione Payot ma che non meritava certamente tale fortuna.

La verità è forse più semplice e più drammatica; certo che il caso, il cieco e stupido caso avrà giocato gran parte. Ammutinamento? ma ci vuole un motivo! Il capitano Briggs non era tale da darne; era rispettabile, sobrio, religioso, stimato da tutti come accertano le informazioni rac-

colte dal Lockhart che ha potuto interpellare gli ultimi superstiti amici e conoscenti dello scomparso. Il carico non aveva valore tale da eccitare cupidigia; mancavano poi a bordo i segni di lotte violente mentre le sette persone di equipaggio — se ne conservano i nomi — erano senza precedenti penali. E poi che se ne è fatto degli ammutinati? possibile che siano spariti anche essi? che non se ne sia avuta più notizia?

La teoria dello affrettato abbandono in un momento di pànico sembra più convincente; molti elementi concorderebbero a farla ritenere accettabile; ma quale la causa dello improvviso sgomento? Anche Lockhart aderisce a questa tesi nel suo accurato volume che ha il merito di aver sceverato e vagliato tutti gli elementi più attendibili: *A great sea mystery; the true story of the Mary Celeste*, pubblicato a Londra nel 1930 (Philip Allan and Co., Ltd.). Secondo lui, quindi, il 25 novembre 1872, mentre la vita a bordo si svolgeva normalmente, ecco un grido di allarme interrompere le occupazioni di tutti; qualcuno avrà sentito odore di alcole venir fuori dalla stiva o magari gorgoglî. Un carico del genere può generare gas in determinate circostanze e dar luogo ad esplosioni; a prevenirle il capitano avrà ordinato di aprire la stiva in modo che i vapori eventualmente formatisi si disperdessero nell'aria pura. Ma mentre l'equipaggio esegue, ecco una esplosione sollevare probabilmente il coperchio del boccaporto capovolgendolo e ferendo forse uno degli addetti alla manovra. Allarme e confusione nel timore di peggio; qualcuno comincia a manovrare le vele; l'equipaggio ammaina affrettatamente il battellino; l'unico rimasto a bordo, perchè quello grande, reso inservibile (com'è accertato) durante le operazioni di carico dei fusti, non si è potuto sostituire prima della partenza. Poco dopo forse una seconda esplosione; ragazzi! non c'è tempo da perdere! tutti allora si precipitano nel battello; senza aver modo di imbarcare scorte di viveri; il capitano arriva solo a prendere cronometro e carte; qualcuno a prelevare le note scatolette di carne. Ma il battellino è caricato troppo pesantemente; dieci persone! sarà forse affondato? o sarà arrivato a terra per capovolgersi nella risacca? o si sarà allontanato disperatamente remando per

frapporre la maggior distanza fra sè e la nave? E frattanto il vento rinfresca; il veliero si allontana....

La soluzione sembra certamente meno cervellotica delle altre per quanto alcuni elementi rimangano insoluti. La fenditura a murata prodotta con l'accetta? le strisce di legno strappate nel fasciame esterno? credere che questo sia stato solo casualmente scheggiato ed il danno ampliato dall'azione delle onde come un testimonio ha opinato? Ma.... Comunque anche Winchester Noyes, vecchio ed esperto marino, armatore del *Mary Celeste* ritenne senz'altro, al momento del sinistro, che l'equipaggio avesse abbandonato la nave per timore di una esplosione. Ma quella del Lockhart è pur sempre una ricostruzione teorica, che ci lascia insoddisfatti; ed ormai tanti anni sono trascorsi, nessuno potrà più venirci a spiegare il mistero; da nessuna bocca e da nessuno archivio potrà più uscire la verità.

*
* *

Ma il velo che copre la sorte dello *Zebrina* sembra ancora più denso; è tutto dire! Questo tre alberi fu difatti rinvenuto il 17 ottobre 1917, incagliato a Punta Rozel, presso Dielette, in Francia, in calma assoluta di mare. Nessuno a bordo; nessuna traccia di disordine o di confusione; tutte le vele a riva; il carico, 300 tonn. di carbone, bene stivato; la tavola imbandita per il pasto (e forse anche, ma le testimonianze non sono concordi, il pasto già pronto); il fuoco ancora acceso in cucina; *solo gli effetti d'uso dell'equipaggio erano scomparsi, ma atto di nazionalità, giornale nautico, certificato di classe e l'unico battello si trovavano ancora a bordo.* In qual modo si è dileguato l'equipaggio? in virtù di quali incantamenti è svanito così, con la roba sua, senza lasciare traccia della affrettata partenza?

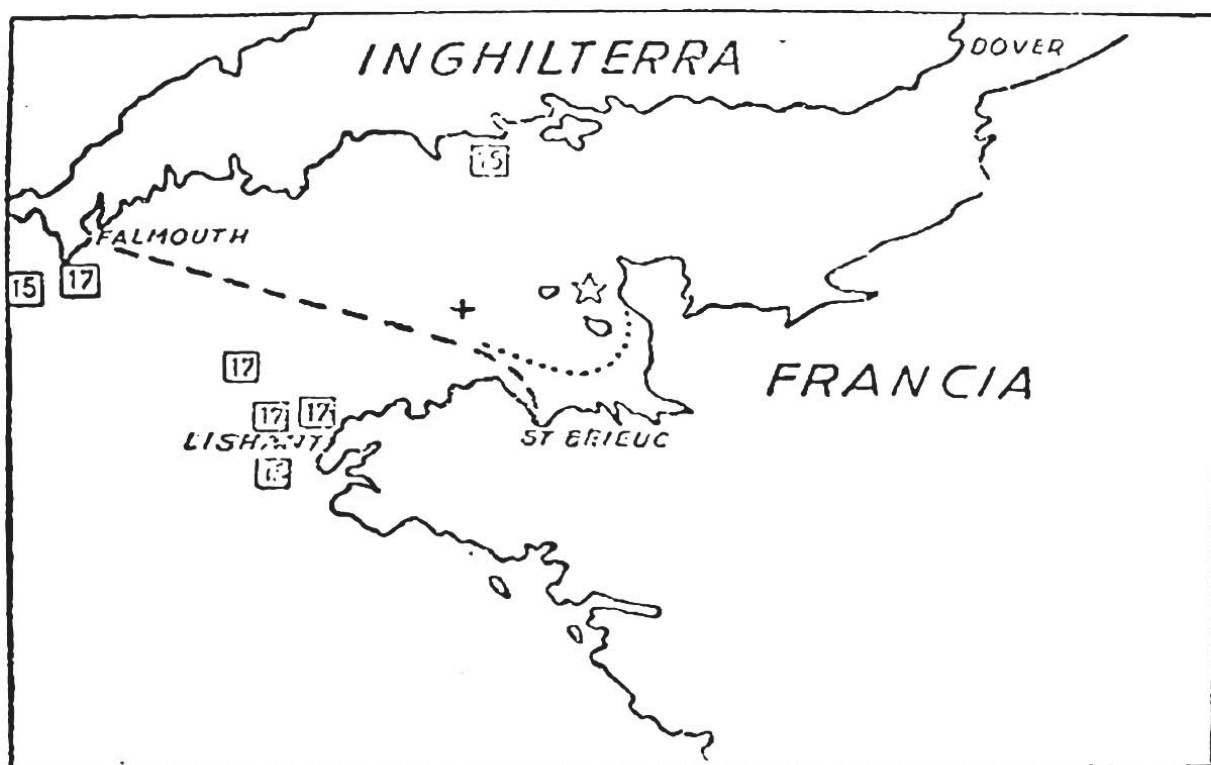
Lo *Zebrina*, si è detto, è ancora in vita; lo troviamo incluso nel *Lloyd's Register*; fu varato a Whitstable nel 1873, 189 tonn. lorde; dimensioni; piedi 109,1 × 24,5 × 9,9. È costruito di solida quercia che col tempo e la salsedine marina ha assunto un colore nero azzurro diventando quasi altrettanto solido del ferro; madieri, chiodature fasciame

sembrano, a detta di un esperto, quasi indistruttibili. Nel 1917 era soltanto a vela; l'anno dopo vi fu adottato un motore ausiliario. Ma come mai l'equipaggio è scomparso?

L'Ammiragliato rimasto dapprima alquanto perplesso si indusse poscia — ma senza alcuna prova — a dichiararlo perduto per causa di guerra; i nomi furono inscritti nel *Memorial* della *Trinity House* dedicato ai marittimi britannici scomparsi durante il conflitto. Ma *David Masters* in una acuta analisi, tenendo conto di tutte le testimonianze possibili, dopo aver riesumato e vagliato ogni circostanza del sinistro ha dimostrato la improbabilità di tale ipotesi (*When ships go down*, Londra 1932, p. 117 e seg.). Vogliamo seguirlo?

Lo *Zebrina* parte il 30 settembre 1917 da Swansea, così pesantemente carico da lasciare soltanto 45 cm. di bordo libero; ha imbarcato carbone; bisogna rifornirne la Francia; è l'anno in cui 32 milioni di tonnellate di combustibile traversano il canale, su scafi piccoli e grandi. È al comando il padrone Martin; trentatrè anni, gaio, forte, attivo; quattro uomini di equipaggio, due dei quali imbarcati all'ultimo momento in sostituzione di due membri che d'un tratto — andate poi a non credere ai presentimenti! — hanno manifestato l'improvviso e violento desiderio di lasciare la nave. Tocca Falmouth, mette alla vela il 12, diretto a St. Brieuc, isolato; con i suoi sei nodi al massimo non può trovar posto in convoglio chè ne ostacolerebbe il cammino. Una tempesta dal 3° quadrante lo costringe a poggiare di nuovo in porto; riparte la sera del 15, vento leggero a S. W. e naviga tutta la notte a lumi spenti. Mare agitato; la mattina seguente pioggia forte; il vento gradatamente aumenta; nella sera soffia violento a Capo Gris Nez con onde alte da m. 2,40 a 3,60 e culmina in una forte depressione; tuoni e raffiche che girano da ogni quadrante. Tanto ricordano i semafori.... ed il giorno successivo lo *Zebrina* è rinvenuto incagliato. Ma può dunque la scomparsa dell'equipaggio essere imputata ai sommergibili tedeschi?

Ecco; se ne trovavano sicuramente in canale e nelle adiacenze, dal 15 al 17 ottobre; ciò è accertato; la cartina

rivela che lo *Zebrina* ha traversato una zona infestata da sommergibili i quali — come lo dimostra l'affondamento di un peschereccio da 251 tonn.: *Ruby* al largo di Ouessant, il 17 — non risparmiavano nemmeno i piccoli scafi. Sembrerebbe quindi siano nel vero coloro che fanno risalire la scomparsa ad evento bellico; *ma perchè allora lo scafo non venne affondato?* quando tutto pare dimostrare che

La linea punteggiata mostra la rotta probabile dello Zebrina; *il + il punto nel quale secondo David Masters l'equipaggio sarebbe stato portato via dal mare. I quadratini indicano le posizioni nelle quali si verificarono perdite di navi da parte dei sommergibili nei tre giorni predetti. La ★ indica il punto dove fu trovata la nave.*

le navi in quei tre giorni ed in quella zona assalite *lo furono senza preavviso?*

Non potrebbe però darsi che il sommergibile, affiancato lo *Zebrina* — malgrado le tempestose condizioni del mare — ne abbia prelevato l'equipaggio essendo poi costretto precipitosamente ad immergersi per l'improvviso av-

vicinarsi di navi alleate? col risultato che gli uomini, ancora sulla coperta del nemico, siano stati spazzati via dal mare? Tutto di certo può darsi ma a prescindere che qualcuno avrebbe potuto essere salvato dai sopravvenienti sta il fatto che nessun sommergibile tedesco risulta in quell'area attaccato il 16 ed il 17 ottobre; soltanto la mattina del 18 l'idrovolante inglese 1613 costrinse un sommergibile ad immergersi; è però presumibile che l'equipaggio dello *Zebrina* fosse ancora in coperta? e che l'idrovolante non lo abbia, in tal caso, avvistato? Ma l'equipaggio potrebbe essere stato fatto prigioniero da un sommergibile che lo abbia trasportato in Germania o che sia perito accomunandolo al proprio fato; non mancano, difatti, saltuari esempi di *uno* o *due* uomini così catturati. In Germania per altro esso non è arrivato; e poi *cinque persone* non sarebbero state di troppo nel limitato interno di un sommergibile? ed erano poi essi individui di tale rilievo, detentori di tali segreti da indurre a trattenerli?

Due soli sommergibili — si tratta di posamine — sono stati comunque affondati poco dopo il 17 ottobre. Il primo *U. C. 62*, due giorni dopo al largo di Lowestoft ma è accertato che esso non aveva operato sino allora nella Manica dove lo *Zebrina* navigava, ma nel Mare del Nord. Il secondo: *U. C. 16* fu affondato ad est dell'isola di Wight, il 23 ottobre; ma è possibile che esso, dovendo rimanere in crociera ancora per cinque giorni almeno si sia il 16 voluto ingombrare di cinque uomini, col pericolo, anche di una rivolta?

E poi, argomento principe, perchè mai i tedeschi avrebbero lasciato le carte di bordo dello Zebrina *quando era per loro non solo consuetudinario ma obbligatorio di prelevarle a dimostrazione dei danni apportati al nemico?*

Il vero è, secondo *David Masters*, che i tedeschi non c'entrano per niente nel fatto del veliero. Il fatto, secondo lui, si può ricostruire così: la piccola nave, sovraccarica come abbiamo detto, strapazza nel mare in tempesta; una lunga giornata di pena, di fatica, di angoscia; imbarcando di continuo; l'equipaggio stanco per la continua tensione e le manovre la sera non ne può più: « Posso immaginare un'onda altissima che spazza, con irresistibile forza il ti-

moniere; un altro si precipita a sostituirlo ma è sbattuto in coperta privo di sensi; gli altri, lasciano di aggrapparsi per correre al timone; le vele battono con violenza, il vento urla, il mare ribolle sul ponte. Vedo un'onda immensa inghiottire i sopravvenuti; la nave sbandare, raddrizzarsi e la tragedia è finita ». Bello, come squarcio letterario, ma niente affatto convincente. Come mai difatti lo *Zebrina* fu trovato senza alcuna avarìa allo scafo; solo con pochissimi danni alla attrezzatura; col fuoco acceso, con la tavola imbandita? E gli uomini, prima di sparire, ebbero cura di portar via gli effetti d'uso? « Purtroppo in una nave andata in costa in tali contingenze gli effetti personali hanno la cattiva abitudine di dileguarsi prima che le autorità arrivino sul luogo » (p. 144) ma non è sempre vero e non si tratta poi mai di una asportazione così radicale; piuttosto è da pensare che, malgrado le assicurazioni contro i rischi di guerra, i marittimi nel 1917 preferivano lasciare a casa quanto più roba potevano ma qualcosa avranno dovuto forzatamente portare. La tesi, in ogni modo, non convince; il mistero permane intero.

* * *

Ricordate la novella: *The brute* di Conrad? ricordate il veliero *Apse Family*, il bruto indomabile che uccide un uomo per traversata? « *Era pesante, tozzo, poco maneggevole ma ciò non spiega del tutto il potere malefico di cui era dotato* ». C'è nelle navi, specialmente nei velieri, qualcosa che trascende le nostre idee e la nostra sensibilità; così del resto opinavano i vecchi marini, i quali avrebbero senz'altro spiegato tutto col malefico sortilegio attaccato al *Mary Celeste* ed allo *Zebrina*. Per molti anni nessuno volle acquistare il primo; solo alla fine del 1884 esso fece l'ultimo viaggio per andare a incagliare il 3 gennaio 1885, su Roshell's Reef, al largo di Haiti *perchè il capitano aveva deliberatamente ordinato al timoniere di governare sullo scoglio*. Il carico, truccato, era stato assicurato per somme assai superiori al valore effettivo; baratteria in sostanza; ma tutto fu scoperto. Il capitano morì a tre mesi di distanza;

il secondo tre mesi dopo; tutte le ditte implicate nella frode fallirono; financo un piroscafo noleggiato dalla persona che scoprì il complotto naufragò. « Sembra come se la maledizione che gravava sul *Mary Celeste* durasse ancora mentre il suo legname imputridiva sul Roshell's Reef ».

Ed anche lo *Zebrina* nelle precedenti navigazioni nelle acque sud-americane aveva avuto molte avventure, fra cui la morte di tutto l'equipaggio eccetto il solo capitano, per febbre gialla; l'alone di sfiducia che lo ha poscia colpito non si riflette nel prezzo di vendita; cinquanta sterline soltanto in questi periodi di alti costi? Bisogna proprio ritenere — come vogliono i popoli primitivi — che la nave abbia un'anima? una personalità?

ANTICHE PIRATERIE NELL'ARCIPELAGO GRECO

Abbondanza di piccole isole disabitate ma feraci, rigurgitanti di risorse naturali; ricche di acqua, disseminate di rade, calanche, ridossi sicuri; separate da angusti canali e passaggi; tali in sostanza da offrire non solo possibilità di vita ma anche assoluta sicurezza, efficace riparo contro ogni inseguimento. Questo fattore per il primo predestinava, or sono tre secoli circa, il Mar delle Antille alla pirateria, specialmente quando attraverso l'arcipelago transitava l'attivo commercio effettuato da francesi, spagnoli, olandesi; dagli inglesi specialmente; consentendo rifornimenti di ogni genere e ricche prede. Senza contare — aggiunge gravemente Johnston nella *Histoires des pirates anglais* — «che appunto per queste isole passano tutte le ricchezze del Potosi».

Fattori in certo modo analoghi, specialmente nei riguardi della sicurezza ed a prescindere.... *dalle ricchezze del Potosi*, si riscontravano nell'Arcipelago greco. Fra le cui isole dunque, dai tempi achei dell'*Odissea* all'èra dei Turchi quando, col pretesto di far la guerra ai miscredenti, banditi d'ogni paese vi si davano convegno; dai corsari franchi dell'Ottocento a quelli indigeni dei primi decenni del secolo XIX, sempre la pirateria rimase allo stato endemico. Le navi mercantili sorprese ad esempio dalla calma, nei paraggi sopratutto dei capi Matapan o Sant'Angelo, correvano gravi pericoli, poichè sempre in queste acque qualche barca *imboscata* stava alla vedetta. E non appena il segnale convenuto era dato, i contadini si affrettavano a lasciare la vanga o il primitivo aratro e ridiventa-

vano pirati; la nave era predata in fretta quando la assoluta sicurezza della impunità non induceva a condurla in qualche isola fuori di mano per saccheggiarla con più metodo.

Questa illegale attività aveva naturalmente avuto nei secoli improvvisi ristagni o rapidi rifiorimenti secondo la presenza o meno di una forza navale organizzata e regolare, capace di imporre il rispetto della proprietà privata sul mare. Ma quanto, in sostanza, la pirateria fosse una dolorosa realtà; quanto il terrore suo fosse radicato nella popolazione dell'arcipelago e del Levante ce lo dice una legge topologica rimasta viva e costante sino ai tempi relativamente recenti; le vecchie città elleniche ed i borghi insulari, a Milo come a Sira o Calimno, ecc., *sempre erano ubicati lontani dal mare*, restando appollaiati sulle vette dei monti; l'abitato in sostanza sempre era disgiunto dal suo porto o *scala*. Ed anche oggi, pur diffusasi ormai la sicurezza, quei centri che non hanno più riacquistata importanza marittima, come Nio o Milo, persistono a restare sulla vetta mentre in altre isole ecco invece nell'antico abitato farsi il deserto e la popolazione riversarsi alla spiaggia. Così è avvenuto a Samo, ad esempio, dove il centro urbano si è ricostituito intorno a Porto Vathy. Nell'interno di alcune isole le vecchie città sulla montagna ancora dunque sussistono, ma case e strade rimangono deserte tutto l'anno; solo le chiese ed il culto vi richiamano in determinate ricorrenze religiose, per qualche ora, i fedeli dalla *scala*.

Che le condizioni di sicurezza nell'arcipelago e sulle coste del Levante non abbiano mai brillato per eccesso sino ai tempi moderni; che quelle acque siano state ritenute, specialmente nell'Ottocento, quale campo tranquillamente aperto alle più legittime attività marinaresche, ce lo dimostra ad esempio una singolare proposta del signor De Beaufremont, principe di Listenois, luogotenente generale dell'Armata di Francia. Recatosi nel Levante, nel 1766, al comando di una divisione navale, egli vi constatava la decadenza del commercio francese che tanto era rifiorito già prima mediante la *carovana*. Effettuata, questa, da 150 piccole navi, armate nei porti provenzali fra Agde e Antibes

e che ogni anno andavano a cercare fortuna negli stati sottoposti alla legge del Gran Signore, effettuando il cabotaggio, trasportando da uno scalo all'altro merci e passeggeri, coprendo con la bandiera loro tutto quanto sotto quella turca sarebbe rimasta esposta agli attacchi delle galere di Malta. Da 18 a 24 mesi durava ogni campagna dopo la quale esse ritornavano a Marsiglia cariche di merce generalmente pagata con i noli introitati; a due milioni di franchi all'anno era valutato il reddito netto di questa attività che dava lavoro a 1500 marittimi, circa.

Ma il posto della Francia era allora gradualmente occupato dal naviglio raguseo; coperto dalla grande bandiera nella quale San Biagio d'Armenia, patrono della città, nero vestito in campo bianco, a capo nudo, allargava le braccia ad implorare benedizione dal cielo sulla piccola repubblica. *St. B.* si leggeva ai due lati della ascetica figura; *Sette Bandiere* traducevano i malevoli, ad esprimere la facilità con la quale i Ragusei si dicevano amici di tutti e per campare e mercatare in pace pagavano tributi, inviavano proventi annuali, vivevano in buona armonia col Gran Turco, col Papa, con l'Imperatore, con Venezia, col Re di Napoli ecc.

Ma oltre ai Ragusei anche gli stessi Turchi: « cominciano a costruire grandi navi dandosi al cabotaggio sulle coste di Caramania, Anatolia, Siria, nell'Arcipelago » No! « *questo non possiamo ammetterlo!* » (*Une croisière aux Echelles du Levant en 1766*, in « Revue Maritime », agosto 1935). I possibili rimedi a tale stato di cose li addita senz'altro il De Beaufremont; non diremo che pecchino per eccesso di praticità; ma perchè, fra l'altro, non pensa il Sovrano a mandare in Levante « *corsari maltesi* »? (Ricordiamo una volta per tutte, che il taglio, teoricamente così semplice, fra *corsaro* e *pirata*, molto netto invece nella realtà, non è mai stato: specialmente poi in quelle acque ed in quei tempi!). Li armi dunque il Re Cristianissimo a sue spese, ma « *in segreto* » e con ordine di arrestare tutti i bastimenti ragusei incontrati *prelevando i Turchi e le merci loro che vi trovassero imbarcate* e lasciando poi i legni proseguire per il loro destino. Cosicchè più non trovando sicurezza sotto la bandiera di San Biagio « subito i Turchi l'abbandonerebbero per passare in folla sotto quella di Francia ».

Di sicuro effetto certamente; ma come piglierà la cosa, la Porta? Non la imputerà al.... legittimo autore, asserendo, ed a buon dritto, che il Re « è padrone dei movimenti di Malta e ne dispone a volontà »? Ad evitare dunque rappresaglie a carico dei francesi stabiliti in Levante si ricorra ad un bellissimo inganno; si chieda al Portogallo e agli Stati Sardi od anche alle Somme Chiavi che non hanno « interesse alcuno ad avere riguardo col Turco » di lasciare battere a tali corsari la bandiera loro ». Questi corsari camuffati « *distruggerebbero in un batter d'occhio la nascente navigazione di cabotaggio effettuata dai Turchi nelle proprie coste; la nostra carovana, diventata più necessaria che mai, per loro, sarebbe subito in onore; i Ragusei sarebbero battuti* » e così via. Peccato; peccato.... che la proposta del principe di Listenois non sia stata accolta....

Malsicura dunque, anche nel XVIII secolo, la navigazione nel Levante; vogliamo ancora sentire, dalle labbra di altro autore (*Voyage de sieur Paul Lucas au Levant*. Paris, 1704, vol. II, p. 297 e seg.) il vivido racconto di una avventura incorsagli? Il Lucas, che si era recato a mercatare nelle terre del Gran Sultano, rimpatriava da Costantinopoli su nave francese. Dopo aver lungamente randeggiato la costa per evitare i pirati « facendo una manovra da poltrone » il 3 gennaio 1703 si era alfine al largo di capo Matapan con vènti leggeri. Verso le 10 del mattino, ecco avvistarsi una nave a 20 miglia circa sottovento; portava soltanto le due basse vele; sembrava un mercantile diretto a Smirne. « Dissi al capitano che era meglio stringere il vento, perchè quello scafo laggiù non mi diceva nulla di buono. Ma poichè in quel momento esso inferiva la gabbia, il capitano credette che volesse sfuggirci. Conti senza l'oste; d'un tratto la nave lontana vira di bordo e governa su noi ».

Sarebbe stato certamente meglio ascoltare i consigli del Lucas che non era uno dei soliti pavidi mercanti ma un esperto delle cose di mare; anche lui, lo rileviamo dal primo volume del *Voyage*, era andato in corsa. Comunque non appena le intenzioni del nemico furono palesi « il pànico a bordo fu tale da non pensare più a manovrare »; trascorso questo momento di smarrimento si fa forza di

vele, per sfuggire, e nel tentativo di alleggerire la nave si molla il battello, si gettano in mare un'àncora ed altri oggetti pesanti.

« Ma il pirata, che guadagna cammino » battendo bandiera rossa, la muta con un'altra bianca che assicura con un colpo di cannone. « Anche noi alzammo la stessa bandiera facendo intanto il possibile per allontanarci. Avevo proposto di trasportare due cannoni nella camera a poppa, il capitano non volle; feci comunque portare in coperta tutti i fucili disponibili cercando di incoraggiare dieci o dodici persone che sembravano molto brave e promettevano di ben difendersi ».

Il corsaro era già troppo vicino quando il capitano tentò ancora di aumentare la velatura; alcune fucilate sulla gente che saliva a riva la indussero a ridiscendere precipitosamente. « Altre cannonate contro di noi; poi una scarica di moschetteria mise tanta paura a bordo, da indurre la gente a cercare riparo chi dietro il caicco, chi sdraiandosi sul ponte, chi precipitandosi nella stiva, chi ancora nascondendosi *fuori bordo* dalla parte opposta della nave. Quattro soltanto in tutto restammo in coperta. E frattanto io tiravo con tutti i fucili ma mi trovai solo quando occorreva ricaricare le armi che avevo adoperato ». Il corsaro, sempre con la sua grande bandiera invergata rispondeva frattanto continuamente con la moschetteria; qualcuno a bordo cominciò a gridare di volersi arrendere: « *ciò mi fece tanta e così furiosa rabbia che se un fucile che avevo in mano fosse stato caricato, certamente avrei ucciso quel codardo* ». Lucas tentò ancora di galvanizzare il capitano al quale un colpo di cannone, che passò alto nell'alberatura, fece definitivamente passare ogni idea bellicosa; « strisciando carponi andò egli stesso a serrare la gabbia e tutto l'equipaggio a gran voce gridò che s'arrendeva.... Eravamo quarantacinque su una nave più grande del corsaro, armata di sedici cannoni e ci siamo arresi senza tirare un colpo! ».

Il legno avversario, di Flessinga, comandato da Antonio Corneille, ammainò una imbarcazione con tre ufficiali i quali, avvicinandosi, andavano gridando ai passeggeri di radunarsi nella camera, per evitare di essere maltrattati

dai marinai. Spoliazione completa; trasbordo sul corsaro; ammarinata la preda, Corneille voleva proseguire per Livorno o Malta; ma il ponente fresco l'obbligò a dar fondo a Zante. Sbarcò tutti al Lazzaretto, lasciando cento zecchini al console francese per il loro sostentamento in attesa di un imbarco. Da una nave, arrivata frattanto da Smirne, si seppe che circa diciotto corsari si trovavano in quelle acque.

***

Tali condizioni di insicurezza perdurarono nell'Arcipelago per tutto il XVIII secolo rinfocolandosi, naturalmente, nel periodo della Rivoluzione e dell'Impero. Durante quelle lunghe guerre — nota l'ammiraglio De la Gravière nei suoi ricordi, tanto interessanti, su *La Marine d'autrefois* (Paris, 1882) « *la pirateria aveva buon gioco* », in tutto il Mediterraneo, del resto. Ma « *i greci non furono gli ultimi a profittare di queste felici circostanze.... Non so chi mai i marittimi di Genova o Marsiglia temessero di più sino al 1830, se i Greci o gli Algerini* » (pp. 106-107). E la marina ottomana? Ah già! essa si limitava a percorrere le acque dell'Arcipelago una volta l'anno, se mai, da giugno a settembre per percepire il tributo dovuto dagli isolani; spettacolo più che altro pittoresco; a bordo lo stuolo « dei segretari, dei dervisci, degli astrologhi, dei musici, dei saltimbanchi, dei comici, degli indovini e dei carnefici. Botteghe di caffè ingombravano i vari ponti senza che niuno curasse il pericolo d'incendio ». Ogni sera si dava fondo « per più comodamente riposare » (JACK LA BOLINA, *Storia generale della Marina militare*, vol. III, p. 97). E così i pirati avevano il campo libero almeno per due terzi dell'anno.

La pirateria assunse per altro proporzioni realmente enormi nell'Arcipelago durante le lotte per la indipendenza ellenica, proseguì sporadicamente nel periodo successivo, ebbe una ripresa durante la guerra di Crimea; cessò poco dopo definitivamente, per motivi intuitivi. Cosicchè su più di una tomba di marinaio greco morto fra

il 1820 ed il 1856, ricorda Jack La Bolina, poteva inscriversi « come su quella degli antenati che Tucidide rammenta: *ei fu pirata* ».

Non è il caso, in queste pagine, di estendersi sulle vicende della lotta per l'indipendenza ellenica, certamente note ai lettori; basterà solo ricordare che quando Alì, pascià di Giannina, che nel 1819 era all'apice della potenza, sollevò la bandiera della rivolta, mostrando di proteggere i Greci cristiani che aveva prima osteggiato, ben poco potè fare la flotta inviata da Maometto II nella primavera del 1821. Ma gli eserciti turchi, campeggiando nella Morea, fomentarono sommosse parziali capitanate da vescovi ed arcivescovi; il Divano per rappresaglia fece trucidare il patriarca di Costantinopoli; inutile ed erroneo eccidio che diede subito impulso immenso alla rivolta ad opera specialmente di Spetzia, Hydra, Psara. Queste tre sterili e rocciose isole, prive di porti o, per lo meno, di ripari degni di questo nome; queste tre isole dove le navi dovevano accalcarsi in qualche insenatura e rimanervi ormeggiate in quattro, armavano ogni anno, ciò malgrado, quattrocento scafi mercantili i più grandi dei quali stazzavano da 150 a 200 tonn. Hydra aveva la preminenza; nel 1816 su 20.000 abitanti *più della metà* erano dediti al mare; tutte e tre le isole comunque avevano generato una razza spartana di armatori e marinai che dal commercio durante le guerre napoleoniche aveva tratto grandi guadagni. Ma le fortune ammassate e le navi e gli equipaggi furono animosamente gettati nelle fornaci della guerra; l'esempio fu seguìto; squadre di brigantini — è la nave tipica di quei luoghi e del tempo — tanto numerose da raggiungere a volte 70 vele furono dovunque costituite. Ma l'armamento, calibro 8 e 12, insufficiente a forare gli spessi fianchi di rovere delle navi di linea, spinse i Greci a fare largo uso delle *incendiarie* che vennero adoperate con perizia e con ardire sommo. Basti pensare a Costantino Canaris che entrato a Cesmè, nella scura notte del 18 giugno 1822, riesce a ficcare il bompresso dentro un portello dell'ammiraglia turca di Kara Alì, dà fuoco, e poscia, a forza di remi, indisturbato si allontana! « La confusione onde l'armata turca diede spettacolo, si può

meglio immaginare che descrivere; chi mise alla vela ed investì i compagni, chi riportò avarie per lo scoppio della capitana; fu catastrofe indicibile; perirono in soli 52 minuti — che tanto ne durò l'azione, dal principio alla fine — 2000 turchi, fra cui Kara Alì.

Le incendiarie spargevano dunque il terrore e paralizzavano la flotta avversaria; molto più che il Turco, pur valorosissimo combattente, col mare allora non aveva soverchia consuetudine. «*È il popolo meno marino che esista nel mondo*» commentava De la Gravière. E da altra parte le navi ottomane erano singolarmente indebolite dalla rapida defezione dei marittimi ellenici i quali ne avevano «costituito l'anima» sin da Lepanto quando in confronto a 5000 greci che servivano sulla flotta veneziana, 25.000 se ne contavano su quella turca. «*Senza i marittimi greci non ci sarebbe mai stata una flotta ottomana*»; essi scappati via «*altro non rimanevano ai Turchi che combattenti*». Fu giocoforza togliere gente «ai caicchi del Bosforo, sostituire i Greci con Genovesi, Maltesi, Schiavoni».

E la guerra frattanto si protraeva alternativamente feroce o sublime; nella ondata di filellenismo che allora dilagava nell'Europa occidentale, e che si traduceva, fra l'altro, in assistenza monetaria (alla fine del 1826, ben due milioni e mezzo di franchi — somma per quei tempi ragguardevole — erano stati raccolti) i governi di Francia e d'Inghilterra erano spinti ad intervenire più attivamente. Anche la Russia, per altri motivi, patrocinava la causa ellenica; le tre potenze alfine stipulavano il 6 luglio 1827, a Londra, quel trattato che nelle mani loro rimetteva gli interessi della libertà greca. A questa data, dunque, la storia della insurrezione del 1821 si può ritenere chiusa; la vertenza esiste ormai fra governi protettori della Grecia e Porta Ottomana; tutto fa presagire poi che le forze navali delle tre potenze sinora solo occupate a salvare reparti greci ed a reprimere la pirateria, avranno parte più attiva. L'ammiraglio Codrington, alza le insegne sull'*Asia* da 84 cannoni; e, come più anziano, assume il comando delle squadre francese (ammiraglio De Rigny) e russa (De Heyden). Di lì a poco: il 20 ottobre 1827, la

giornata di Navarino, nella quale le basi della indipendenza greca sono alfine solidamente gettate. Accanto ai turchi combattono le forze navali egiziane create dallo spirito marinaro del figlio di un modesto funzionario della Tracia, sbarcato nel 1801 sulla spiaggia di Abukir e diventato sovrano dell'Egitto: Maometto Alì. Ma i marinai occidentali hanno il sopravvento, delle 106 navi avversarie adunate a Navarino solo 16 da guerra e 22 trasporti mercantili rimangono indenni. « *Avanti, mio caro ragazzo, e bruciate questi dannati furfanti!* » non indarno, con questa frase, di suo pugno vergata in calce ad un *cauto* dispaccio ministeriale, il duca Guglielmo di Clarence, figlio di Giorgio III, aveva smentito le istruzioni *ufficiali* impartite all'ammiraglio Codrington e che gli predicavano la prudenza.

* * *

Eroicamente dunque, lo ripetiamo, la guerra fu combattuta dai Greci ma sempre, purtroppo sotto gli evidenti e fatali segni della *anarchia* e della *indisciplina*; fenomeni tutt'altro che imprevisti; sempre segnalati anzi dagli osservatori imparziali e che erano in grado di conoscere esattamente caratteristiche e psicologia sia dei capi sia della popolazione locale e degli equipaggi.

« È impossibile — scriveva nel 1825 l'ammiraglio De Rigny al suo Ministro — è impossibile ottenere soddisfazione o indennizzo alcuno da questo Governo i *cui membri vivono alla giornata e nella più assoluta impotenza. Inesistente è l'autorità loro; più negativa ancora la considerazione nella quale sono tenuti* ».

Certo, fu gran fortuna per i Greci che l'occidente non abbia allora visto della gesta loro, che quasi sempre il solo lato splendido; gran fortuna che il lato opposto sia rimasto quasi completamente nell'ombra. Si riteneva difatti in Europa — commenta l'ammiraglio De la Gravière (*La Station du Levant*, Paris, 1876, vol. II) — che il governo ellenico avesse autorità e potere; che sotto gli ordini suoi campeggiassero milizie obbedienti a capi responsa-

bili. Ma niente di più inesatto. Gli eserciti, quando esistevano, seguivano questo o quel capitano *ma non dipendevano dal governo*; le navi armate in guerra appartenevano a privati, ossia in genere — dato il caratteristico frazionamento delle catture ed il sistema di arruolamento familiare e regionale — ai relativi capitani ed equipaggi che ne disponevano, quando credevano, secondo i propri capricci. « Avveniva anzi spesso che si abbandonasse il teatro delle operazioni per andare a cercare catture più facili delle navi da guerra del Sultano ». Talvolta si verificavano episodi piuttosto strani; l'isola di Zea, ad esempio, fu ad un tratto invasa da 2000 albanesi cacciati dalla Morea; deplorevoli furono le conseguenze a danno delle popolazioni delle vicine isole di Tino, Sira, Naxia. Ma tosto fu concluso un accordo fra i capi di questa banda ed i corsari di Hydra e Spetzia per andare a fare.... una diversione sulle coste di Cipro e della Siria. « Si trattava invece di una spedizione di pirati, animata dalla speranza di bottino e *non a danno del solo nemico* ». Per fortuna nacque discordia fra banditi di terraferma e pirati; dopo una vana incursione a Beirut ed a Cipro gli albanesi riapparvero fra le isole seminandovi di nuovo il terrore.

D'altra parte, come mai le cose potevano andare differentemente, quando molti fra i capi ellenici erano stati banditi, prima della guerra o erano vissuti di brigantaggio e pirateria; *attività* — per altro — *mai considerate disoneste dal popolo*? La parola *Κλεφτης* non significa forse ugualmente *bandito* e *patriotta*? non definiva ugualmente la persona in rivolta contro l'oppressione ottomana? E non è noto infine che era allora possibile ad un brigante fortunato, in Turchia (come oggi in Cina) di salire al governo di una provincia?

C'era poi da tener conto delle specifiche condizioni nelle quali viveva il marittimo greco, dotato certamente di abilità professionale non comune; frugale, attivo, ardito, economo. Ma « *miseria, indisciplina, pericolosi consigli, disposizioni naturali e per così dire ereditarie, località favorevoli* » fatalmente lo spingevano sulla via della pirateria.

Cattiva consigliera sopratutto la povertà; mancavano

alla Grecia i mezzi finanziari per assicurare la sussistenza delle proprie forze armate; per garantire la vita di questo popolo che, sollevandosi in armi, aveva abbandonato o trascurato le normali sue fonti di reddito: navigazione, commercio, agricoltura. Poco quindi da meravigliarsi se «*questi uomini che una paga regolare avrebbe trasformati in eroi e di cui la fame faceva dei banditi*» guazzavano nella indisciplina più sfrenata; che pensare del fato dell'eroica Bobolina, che pur avendo versato vari milioni di dracme al tesoro della marina greca fu uccisa nel giugno 1825 da un marittimo che non era stato pagato?

Sempre «*in un disperato bisogno di rifornimenti*», come mai dunque il marittimo greco non doveva essere tentato di servirsi da sè? Certamente — rincara Pitcairn Jones — «la tentazione di far bottino era enorme; *non si è molto lontani dal vero nello asserire che la gente in molti casi poteva soltanto vivere rapinando*» (*Piracy in the Levant*, 1827-1828, London, 1934, p. XVII della Prefazione; la pubblicazione, basata sulle carte personali dell'ammiraglio Codrington è edita a cura della *Navy Records Society*).

Ma i guai più grossi si ebbero quando i greci, *che pur avevano indubbiamente il diritto di impedire il contrabbando di guerra*, vennero, con questi precedenti e con tali elementi psicologici e di fatto, ad abbordare la delicata questione della proprietà privata sotto bandiera neutrale e del diritto di visita. «L'esercizio dei diritti di belligerante era cominciata con le dichiarazioni di blocco; erano poi seguite visite, arresti, confische. Rapido progresso che doveva prontamente tradursi nello esercizio del più *spaventoso brigantaggio marittimo che l'abuso delle parole abbia mai fatto nascere*». Così l'ammiraglio De la Gravière, il quale ricorda che il diritto reciproco di visita, sancito nel trattato del 1807 fra l'Inghilterra e Danimarca era ristretto alle navi da guerra, comandate da ufficiali regolari e responsabili verso i propri governi; «*ne erano esclusi i corsari*». Come mai pensare a concedere simile diritto a gente esacerbata come i greci «che non obbedivano nemmeno ai capi liberamente prescelti? Come mai consentire loro di.... arrembare tumultuosamente le navi

neutrali; soffrire che le conducessero, sotto pretesto di contrabbando, in qualche calanca isolata dell'Arcipelago e che dopo averle predate, dopo di aver tolto ai marinai finanche la camicia [1] le mandassero poi, per irrisione, davanti un preteso *Tribunale delle Prede?* ». Tribunali dei quali Pitcairn Jones mette inoltre in dubbio la *probità*; mancava poi ad essi ogni possibilità di proteggere gli innocenti; in nessun caso comunque, le vittime potevano sperare di essere indennizzate.

Il diritto di visita si tramutava dunque tranquillamente nell'esercizio legalizzato — se così si può dire — della pirateria; alla quale inoltre continuavano ma con più foga del passato, a dedicarsi senza ipocriti veli i naturali delle isole. « A prescindere dalle lamentele derivanti dallo abuso del diritto di visita *c'era una tremenda massa di genuina pirateria in tutto il Levante* » (PITCAIRN JONES, p. XXIII). Gli ipsarioti, ad esempio, riusciti a sfuggire al massacro del luglio 1824, dopo avere qualche tempo vissuto della liberalità di un loro opulente compatriotta dimorante in Russia; dopo aver vanamente offerto i propri servizi ad un governo che non aveva modo di pagarli, si erano dati alla pirateria e con miseri scafi infestavano i paraggi del golfo di Salonicco. In inverno poi, quando la flotta turca era paralizzata ed anche le squadriglie di Hydra e Spetzia disarmavano, ecco brigantini da dieci a venti cannoni andare ad incrociare lungo le coste di Siria e d'Egitto; tornando con prede valutate, verso la fine del 1826, a parecchi milioni. Ma Hydra e Spetzia erano troppo in vista, troppo vicine alla sede del governo provvisorio; rifugi più acconci per tali illecite operazioni furono quindi costituiti a Skiatho e Scopelo per i pirati che operavano nel nord dell'Egeo ed alla bocca dei Dardanelli; a Leviti, Patmos, Stampalia, Piskopi, Simi, Nisero; anche nelle isolette di Jali. Col solito sistema; i briganti mantenevano vedette sulle alture piombando poi sulle navi in transito. Ma il rifugio di gran lunga più importante fu Grabusa, ad un miglio circa a sud-ovest di Capo Busa che è la punta nord-ovest di Creta;

---

[1] Il testo ha : *jusqu'aux chemises des matelots* ; i rapporti britannici adoperano parole analoghe : *stripping to the very shirt of their backs.*

l'isola è sormontata da un forte veneziano, sulla quota di 137 metri. In settembre 1825 un pugno di Greci se ne era impadronito, trucidando il presidio turco; un anno più tardi il comandante Bruix, vi trovava già una guarnigione di 900 banditi mentre il vecchio forte era stato armato con 40 cannoni che battevano i due passaggi.

Data dunque la relativa impunità, tranquillamente col progredire delle ostilità la pirateria si intensificava. «Dichiaro — scriveva l'ammiraglio De Rigny il 25 aprile 1826 — che è impossibile ad un bastimento isolato di fare dieci leghe in queste acque senza essere assalito. *Giammai in alcun tempo ed in alcun mare si è avuto un ladroneccio così sfrontato*». Dal 1821 al 1826 la marina austriaca aveva subito circa 4 milioni di franchi di perdita; la inglese, la francese, rispettivamente 900.000 e 300.000 franchi; senza contare Sardegna, Olanda, Stati Uniti. Nel marzo 1826, per dare un solo esempio, la fregata francese *La Sirène* trovava a Nauplia, sotto la guardia di corsari greci, ben quattordici navi austriache, sette inglesi, tre russe, due sarde, una toscana ed una, finanche, che batteva la ormai scomparsa bandiera di Gerusalemme: una croce grande e quattro piccole in campo bianco. Impossibile navigare senza scorta anche perchè la pirateria prendeva di giorno in giorno aspetti più feroci. «*Una nave inglese ed una sarda*» — torneremo dopo sull'argomento — «*erano sparite; i Greci erano accusati di averne massacrato gli equipaggi*». Ma mentre sino alla fine del 1825 le scorte erano state rispettate, nell'anno successivo la situazione mutava. L'esempio più clamoroso si ebbe quando il 5 marzo 1826 quattro corsari greci predarono tre navi di un convoglio di 17 vele sotto i cannoni dei brigantini austriaci. *Veloce* ed *Orione* che li accompagnavano, ma senza che questi sparassero un solo colpo. Inutile illudersi — ammoniva ancora De Rigny — i pirati sanno bene non solo che troveranno impunità e protezione nel proprio paese ma anche «che il prestigio attaccato alla loro causa» nei paesi occidentali «farà accusare di esagerazione coloro che protestano contro simili atrocità». Negavano difatti i filelleni «che esistessero pirati nell'Arcipelago». Sotto l'influsso di tali idee gli equipaggi di due

noti pirati catturati dai Francesi ed inviati a Tolone per il giudizio furono rimandati indietro *con una sentenza di non luogo a procedere*!

Ma la misura cominciava ad essere colma; i comandanti delle squadre navali occidentàli dislocate nell'Arcipelago decidevano di reagire sempre più energicamente. Così la goletta greca *Penelope*, da dieci cannoni, che pretendeva il 10 marzo 1826 di visitare un convoglio scortato dalla francese *Dauphinoise*, dovette recedere davanti al fermo contegno del suo comandante. Si aggiunga che il 17 giugno dello stesso anno le fregate francesi *La Sirène* e *Galatée* davano alle fiamme, ad Egina, quattordici battelli di pirati; esse erano arrivate appena a tempo per impedire un massacro che avrebbe per sempre disonorato la causa ellenica; un gruppo di forsennati sulla pubblica piazza stava difatti per uccidere Costantino Canaris che era venuto a minacciarli di bruciare le loro navi se avessero continuato a predare le navi neutrali.

Più energicamente ancora si comportava il tenente generale austriaco Paulucci inviato con una divisione in Levante a proteggere un commercio che dava lavoro a più di 800 vele nazionali. Egli prese difatti il partito di confiscare senz'altro i primi bastimenti di Hydra e Spetzia che trovò sulla sua rotta. Ma si sentiva sicuro, ciò facendo, dell'incondizionato appoggio del suo governo, affatto tenero per la causa ellenica, nel cui successo vedeva l'aumento della influenza russa nel sud ed un pessimo esempio per le popolazioni proprie.

* * *

La fregata inglese *Sibylle*, inseguendo alcuni pirati sino nei paragi di Grabusa, ebbe una quarantina di morti e feriti, fra i quali due ufficiali; la misura era colma; le forze navali occidentali che frattanto venivano rinforzate ne trassero incitamento a spiegare una giusta severità. Ma la repressione era purtroppo difficile; i pirati scampando da un'isola all'altra camuffavano le navi loro, sostituivano gli equipaggi, demolivano l'opera morta delle prede per

renderle irriconoscibili, nascondevano le armi e il bottino e dovunque trovavano fautori. Salvo poi a ricominciare non appena sparite le navi da guerra.

Una energica protesta presso il governo greco aveva dato *apparentemente ottimi risultati*; esso difatti si era solennemente impegnato ad adottare ogni misura possibile; e difatti emanava un proclama (27 maggio 1826) che il De Rheinecke, segretario del governo provvisorio, trasmetteva nella medesima data al commodoro britannico Hamilton. Nella lettera di accompagnamento si affermava che mai le autorità elleniche si erano lamentate per la giusta severità delle marine occidentali; ma che avevano anzi ringraziato ogniqualvolta esse erano riuscite ad arrestare pirati. Si sosteneva altresì — ma senza dimostrarlo per niente — che la maggior parte delle ruberie erano effettuate da banditi che operavano a danno dei mercantili *sia neutrali sia greci*. Ma ecco intanto il sunto del proclama che è riportato per intero nel Pitcairn Jones (p. 7 e seg.):

a) nessuna nave ellenica che non faccia parte delle forze armate avrà diritto di battere bandiera da guerra;

b) alle navi da guerra elleniche, quand'anche munite di un regolare certificato che le autorizzi ad incrociare e ad operazioni di blocco, è vietato di fermare *navi neutrali che non dirigano verso località in potere del nemico, con merce dichiarata contrabbando di guerra*;

c) saranno considerate come navi pirate: 1) quelle che incrociano per operazioni belliche, pur non appartenendo alla marina da guerra ellenica; 2) quelle che, pur appartenendovi, siano sprovviste di lettere di marca o di uno speciale permesso rilasciato dall'Ammiraglio, in aggiunta ai documenti militari che già possiedono; 3) tutto il piccolo barchereccio locale, incontrato in navigazione, ossia *mistici, perami, cleftrine* (erano i tipi più frequentemente adoperati dai pirati delle isole);

d) è espressamente proibita sotto pena di carcere e di ammenda pecuniaria ogni nuova costruzione degli scafi predetti. Anche il Comune nel quale ha sede il cantiere verrà punito qualora abbia lasciato effettuare i lavori;

e) le navi mercantili neutrali, con contrabbando di guerra, eventualmente fermate, non potranno essere dirottate che su un porto sede di Tribunale delle Prede. Qualora prima dello esame di tale Tribunale o prima della sentenza la nave e le persone vengono predate o abbiano altri danni, i *responsabili saranno considerati pirati*;

f) si chiede alfine la collaborazione delle forze navali occidentali.

Energici propositi, fiere parole.... ma la pirateria continuava; purtroppo — dice il Pitcairn Jones — è da temere che il proclama fosse solo destinato a blandire i sentimenti degli oltraggiati stranieri. Per quanto « alcuni fra i capi ellenici possano essere stati, in tutta onestà, vergognosi delle gravi irregolarità che si commettevano, è *certo che la maggioranza simpatizzava coi pirati quand'anche non direttamente implicata nell'affare* » (p. XX). E che tali opinioni non fossero poi completamente lontane dal vero, lo dimostrano alcuni episodi riportati nel volume anzidetto dal quale si rileva quanta protezione era accordata ai pirati da greci che coprivano cariche ufficiali.

Ecco ad esempio l'odissea del comandante Irby dello sloop *Pelican* da 18 cannoni. Avuta notizia di piraterie commesse da navi inscritte nei porti di Sparta a danno di battelli delle isole Jonie, parte per il golfo di Calamata; arrivato a Kitries, invita le autorità locali a recarsi a bordo. Gli rispondono subito Dionisio Murzino, membro del Senato di Sparta e Giovanni Mavromicali, governatore della Maina; ma tergiversano; il primo è affetto da reumatismi, l'altro abita molto lontano, le strade sono cattive ecc. Il tutto condito da ampie proteste di devozione naturalmente. Irby, il 4 gennaio 1827 dichiara ancora una volta di essere venuto per protestare contro « i numerosi ladronecci commessi a danno del naviglio delle Jonie »; minaccia di distruggere tutti i pirati incontrati. Ma gli si consegni frattanto la goletta di Nicola Sciutto (il testo travisa sempre il cognome in *Suitto*) pirata (?) genovese; anzi « dato che questi si trova a Kardamili, è opportuno venga a bordo a discolparsi ». Ignoriamo su quali addebiti precisi sia stata senz'altro creata la fama di pirateria allo

Sciutto; uno stinco di santo magari non sarà stato ma.... Comunque egli si guarderà bene dal presentarsi; ma Irby, la sera stessa del 4, manda già due imbarcazioni armate a Kardamili, località sita nella parte orientale del golfo di Kalamata, poche miglia a sud di Capo Kitries; esse trovata la goletta di Sciutto: *Afrodite* (70 tonn.) alla fonda la ammarinano senza incontrare resistenze. L'equipaggio — trenta persone — ed i passeggeri scampano in parte a terra; anche lo Sciutto riesce a fuggire; solo sedici si arrendono. « Il veliero era armato con quattro cannoni e moltissime armi portatili, pronte; l'equipaggio armato e perfettamente preparato per la difesa »; ciò malgrado, come si è detto, non fu tirato un colpo di fucile. A bordo c'era pure un po' di merce « proveniente da bottino ».

Siamo intanto all'8 gennaio e nessuno ancora si è visto sul *Pelican*; Irby insiste di nuovo per la consegna non solo di Sciutto ma del pirata Nicola Coccocci! rileva altresì che in porto ci sono altri due legni pirati uno dei quali, appartenente a Mavromicali, ha dichiarato di andare in corsa per ordine del Senato di Sparta. Gli si dia dunque copia di tali ordini per esaminarli; gli vengano frattanto consegnate le navi delle isole Jonie, da essi catturate.

Rispondono stavolta collettivamente i *quattro efori* di Sparta, incaricati del governo locale; protestano che le due navi sono regolarmente armate in corsa e mandano difatti copia degli ordini di Sparta. Ma le navi delle Jonie non possono consegnarle, sono di buona preda perchè trovate cariche di contrabbando di guerra; del resto essi attendono istruzioni che hanno chiesto a Nauplia. Quanto poi a Sciutto e Coccocci faranno il possibile per catturarli; ma non li consegneranno nemmeno; li manderanno a Nauplia; alle rinnovate insistenze del comandante inglese rispondono chiedendo quindici giorni di tempo per tale cattura.

Qui la corrispondenza si fa più serrata; il 9 gennaio Irby insiste in termini recisi per la consegna dei due; perchè mai tutto questo tempo? del resto Sciutto si trova a Kardamili e Coccocci a Kitries; bastano dunque sette giorni. Egli minaccia in caso contrario di bloccare il porto intercettando tutte le navi che trasportano vettovaglie;

alle minaccia, anzi, dà principio di esecuzione fermando un trabaccolo austriaco. Mavromicali promette allora che farà il possibile se « la plebe locale lo consentirà ». Manco a dirlo passa naturalmente la settimana; sino a quando l'inglese si secca sul serio ed il 16 gennaio scrive a Mavromicali: « I due pirati non sono stati consegnati; per quanto mi risulti che Coccocci era in compagnia di vostro figlio a Kitries e Sciutto risieda ancora a Kardamili ». Cosicchè « *non posso fare a meno di ritenere voi e gli altri Efori di questi porti che come protettori dei pirati* ». Dopo di che chiede la consegna della goletta corsara di Mavromicali e della nave delle Jonie da essa predata minacciando altrimenti di bombardare il paese. Sono tutte storie! « il veliero è stato catturato al largo di Capo Matapan, le carte di bordo lo indicavano diretto a Zante; in queste condizioni qualunque sia la merce a bordo non si può parlare certamente di contrabbando di guerra ».

Col risultato — la edificante storia è narrata a pp. 39-59 del PITCAIRN JONES — che *finalmente* Mavromicali compare a bordo a scusarsi; consegna la nave catturata ed il corsaro che procedono per Zante. Ma quest'ultimo non vi arriverà; il cattivo tempo lo fa perdere di vista; si rimette a predare. Andrà a ripescarlo a Kardamili l'11 febbraio, lo sloop *Zebra*; ma dovrà sostenere una vera lotta; perdendo alfine la pazienza comincerà a tirargli addosso; ma basterà un sol colpo perchè Mavromicali si precipiti a consegnarlo, ma non senza protestare che la mancanza di tale scafo « *farà aumentare il numero dei pirati* ». Andiamo; attraverso i secoli l'ironia è rimasta una qualità della intelligenza greca.... Ed i signori Sciutto e Coccocci? Naturalmente lo Irby non è riuscito ad averli; ma egli si troverà di nuovo a contatto col primo il 20 luglio dello stesso anno. Sempre sul *Pelican*, difatti è tornato a Kardamili per chiedere in restituzione un trabaccolo austriaco catturato da Sciutto al largo di Vallona ed il bottino fatto su un inglese da parte di altro corsaro. Alle solite tergiversazioni risponde bombardando il villaggio. Bastano sei colpi per fare accorrere un parlamentare con una lettera del noto Murzino il quale protesta che la preda è stata portata nell'interno. Si ripiglia il tiro; un colpo

quasi dirocca la casa di Sciutto e distrugge quello che resta del bottino; solo trentasei piccole balie di cotone di Manchester vengono restituite. E Sciutto, innocente o colpevole che sia, scompare così dalla storia.

Interessante, per documentare le connivenze locali è ancora la corrispondenza fra il commodoro Hamilton, sul *Cambrian* (48 cannoni) ed i primati di Hydra (pp. 21-32). Essa, al solito, comincia in termini gentili; il 28 gennaio da Poros il commodoro scrive: « Da poco ho appreso che Giorgio, già scrivano del brigantino greco *Temistocles*, è stato eletto deputato di Hydra dove naturalmente in atto si trova. Ne ho gran piacere; non dubito che voi signori lo acciufferete immediatamente e me lo consegnerete, ricordandovi che sin dal marzo scorso ve lo ho chiesto perchè responsabile di flagrante pirateria e crudeltà a carico del brigantino delle Jonie *Leonidas* e del suo capitano. Mi avete allora risposto che era fuggito dall'isola. Non dubito comunque che adesso me lo consegnerete » e stabilisce la data: *1° febbraio*. Contemporaneamente informava della richiesta il generale Colocotroni, ma avendo omesso il nome del pirata, quegli se ne usciva con una lettera gentilissima dichiarando di non sapere di che si trattava.

Ma i primati di Hydra! Il 22 gennaio chiariscono che l'accusato è Giorgio H. Teofilo però « non si era imbarcato volontariamente sulla nave pirata; vi era stato costretto; cosicchè se l'equipaggio di 47 persone commise atti illegali e irregolari sul mare, egli, da solo, come poteva mai impedirli? ». Innocente quindi quel povero Giorgio! Oggi poi è rappresentante di Hydra al Parlamento; dieci anni è stato segretario del Comune; sempre ha goduto ottima reputazione.

Naturalmente l'Hamilton risponde (5 febbraio) in un modo più aspro; il Teofilo ha a suo tempo ammesso di aver predato il carico del *Leonidas*! « il cui equipaggio confessò che la merce era turca. Ma come egli ottenne la confessione? Mettendo un cappio al collo del capitano e minacciando di impiccarlo. Ignoro se il Teofilo sia stato imbarcato a forza; so di certo che lui e non il capitano Theodorachi, comandava il *Temistocles* alla data dello

evento, e che fu lui il più attivo nei cattivi trattamenti inflitti al capitano del *Leonidas* ». Nuova gentilissima lettera dei primati ma il Teofilo non fu consegnato nè fu restituito il bottino fatto a bordo di alcune navi inglesi, malgrado la minaccia che la squadra britannica si sarebbe presto adunata nelle vicinanze.

E le piraterie continuarono; il volume del *Pitcairn Jones* ne è zeppo; in appendice sono anche riportati i nomi di 150 navi predate fra il 19 marzo 1825 ed il 21 settembre 1827, di cui 92 nel 1826 e 46 nel 1827. Ma si badi che l'elenco è tutt'altro che completo, non tenendo esso conto nè delle piraterie avvenute nella zona devoluta alla sorveglianza delle forze dislocate a Corfù e ad Alessandria nè dei casi nei *quali non sono interessati armatori e commercianti britannici o delle isole Jonie*; trascurando infine gli altri devoluti, in genere, al Tribunale delle Prede. Il commodoro Hamilton, che ha redatto l'elenco, aggiunge che il solo *Cambrian* fra il 24 giugno 1823 ed il 27 giugno 1827 aveva distrutto 35 navi pirate e ricuperato, fra il 1821 ed il 1828, merci per il valore di 2.322.077 piastre; pari a sterline 40.750.

Le autorità francesi ed inglesi si consultavano: « *Sono dolente di informarvi che la pirateria ancora aumenta....* » scriveva Hamilton all'ammiraglio De Rigny, in data 8 febbraio 1827: ciò egli ripeteva all'ammiraglio Neale, il 7 marzo successivo: « La pirateria aumenta rapidamente; solo con la navigazione in convoglio si ha qualche sicurezza, eppure le navi che scadono di poppa ben frequentemente sono catturate.... Ma non soltanto in navigazione; anche in qualsiasi posto si trovi alla fonda una nave è in pericolo; *anche quelle che portano provviste ad una fortezza greca sono predate se passano vicino ad un'altra* ».

Siamo giusti però; nemmeno gli abitanti delle isole Jonie, che dànno pretesto a tanta attività delle forze britanniche, erano stinchi di santo; è lo stesso Hamilton che lo dice. Il commodoro si lamenta della loro generale disonestà ed afferma che sono spesso d'intesa con i pirati che li catturano. « Da una parte è difficile sapere se essi, quando ciò affermano, siano stati effettivamente predati; comunque è certo che non hanno mai perduto i valori che

pretendono». Gli esempi abbondano; l'ipotesi della intesa con i pirati sarebbe confermata dal fatto, spesso verificatosi, della stessa nave, sempre nelle isole Jonie, più volte catturata anche nel corso del medesimo viaggio. La sola *Madonna di Mirthadia* è stata sei volte predata in tredici mesi! Sei volte, certo, è un po' troppo; è però da aggiungere che eventi del genere non erano in quelle acque ed in quei tempi infrequenti nè impossibili. «O Bartolomeo Cichero, capo gabbiere di trinchetto, sei ancora di questo mondo? — interroga Jack La Bolina nella *Storia* già citata, p. 137. — Rammento che tu hai navigato sopra un brigantino di Camogli che si chiamava *L'Assassinato da tre* perchè, a tre riprese, rimasto fermo per calma di vento, fu da certe barche greche manomesso». Anche il brigantino inglese *Elisabeth* due volte fu predato, a distanza di pochi giorni, nello stesso viaggio; il pirata «portò via gli attrezzi nautici, mobili, abiti e *ci picchiò così spietatamente, con cavi, da lasciarci appena la forza di strisciare sul ponte*» (Pitcairn Jones, p. 142). Anche il brigantino sardo *Costanza*, capitano Pesante (*La spedizione del 1826 nell'Egeo*, in «La Marina Italiana», settembre 1927) fu due volte assalito dai pirati nello stesso viaggio, nel 1826. Vi era imbarcato, sin dal 1825, Giuseppe Garibaldi; ecco dunque provato quanto i suoi biografi raccontano e che il Guerzoni si doleva di non aver potuto accertare in modo concreto: «*Nel corso dei suoi viaggi nel Levante fu sorpreso per tre volte dai pirati ed anzi ciò avvenne per due volte in uno stesso viaggio*». Ciò risulta da una lettera del generale Costantin, Comandante del Dipartimento di Villafranca, diretta in data 24 giugno 1826 al Capo di Stato Maggiore dell'ammiraglio Degeneys: «*La* Costanza, *carica di grano per Marsiglia, essendo rimasta isolata fra Tino e Miconi fu sorpresa da due mistici armato ciascuno con 60 scellerati. Uno dei quali la condusse nella calanca di un isolotto dove venne scaricato il grano. Qualche giorno dopo, per caso, vi poggiò un brigantino da guerra greco e sembrò volersi opporre a tale brigantaggio con le armi. Ma, in ricompensa di questa solo apparente buona azione egli pretese a forza dal povero capitano 40 mila piastre turche; che dovettero*

essergli pagate, con gravi minacce». (Si noti che anche uno o due mesi prima, proprio nel viaggio di andata in Mar Nero, la *Costanza* era stata pure predata dai Greci). Non c'è qui anche la prova di quella connivenza fra forze armate elleniche e pirati, tanto rimproverata dalle forze alleate?

« Non vedo, realmente, come questo stato di cose possa finire », concludeva l'Hamilton il suo rapporto; « ci vorrebbero venti navi da guerra o più per proteggere solo i mercantili delle isole Jonie » (p. 87).

*
* *

Ma parallelamente all'intensificarsi della pirateria crescevano gli sforzi delle squadre delle potenze occidentali. L'8 agosto 1827 inoltre l'ammiraglio Codrington insisteva presso il governo provvisorio greco, deplorando che mentre due guardacoste delle isole Jonie avevano messo alle strette il noto pirata Cipriotti, il brigantino da guerra greco *Nemesis* lo aveva preso invece sotto la sua protezione nè aveva voluto più abbandonarlo. « Se le navi da guerra elleniche si mettono in tal modo a difendere quei pirati che hanno invece il dovere di distruggere, non mi sorprende che le coste della Maina formicolino di tali briganti incoraggiati a quanto si dice dagli abitanti del litorale, che partecipano al bottino ». Ancora una volta da bordo dell'*Asia*, il 10 settembre successivo, egli deplorava, scrivendo al principe Alessandro Mavrocordato, il contegno del Tribunale delle Prede, troppo parziale — *per paura* — verso i pirati, e minacciava di arrestare qualsiasi nave armata che ne predasse una britannica. E frattanto i commercianti inglesi di Smirne, di Malta, quelli di Londra supplicavano e protestavano; non si trattava soltanto di pirateria ora; anche le navi da guerra greche « oltre a sbarcare e saccheggiare litorale ed isole » si erano messe a chiedere « provviste di ogni genere ad ogni nave incontrata »: dal tabacco al pane! Il 30 settembre *a soli venti giorni dalla battaglia di Navarino*, Codrington di nuovo rivolgeva amare parole al governo greco: « Il cap. Davies

vi porterà ampie prove della cattiva condotta dei Greci contro i nostri connazionali, mentre le navi da guerra delle potenze alleate sono attivamente impiegate nel difendere la vostra indipendenza. Mi si dice che nemmeno una nave hydriota abbia raggiunto la flotta greca in servizio del proprio paese mentre le piraterie commesse da questi o da altri isolani sono aumentate oltre ogni credere ». Nelle istruzioni date agli incrociatori greci il governo ordina di non molestare le « bandiere amiche; ma voi sapete, come me, che tali navi incrociano *soltanto allo scopo di molestare tali bandiere e non hanno alcuna intenzione* invece di disturbare il nemico. Ma bando alle parole in queste circostanze! Ho deciso di non consentire più ad alcuna nave greca di incrociare; sotto qualunque pretesto, in base a nessuna autorizzazione ». Seguono poi queste gravissime parole: « Il mondo non conosce nessuno oltraggio superiore a quelli attuali sotto bandiera ellenica. E se, invece di incoraggiarli, non cercherete di troncarli, considererò la Grecia come senza governo ed agirò nel modo migliore per salvaguardare il commercio. Ma potete star sicuri, signori, che verrà il giorno della resa dei conti; quando coloro che hanno appoggiato questi bassi atti saranno resi responsabili del danno arrecato alla comunità mercantile, e quando voi stessi dovrete dar ragione alla nazione del modo nel quale gli affari sono stati condotti sotto la vostra amministrazione ».

Pochi giorni dopo il governo, prometteva non solo di non rilasciare altre lettere di marca ma di non rinnovare nemmeno quelle che sarebbero frattanto scadute. Spiegava inoltre che del naviglio di Hydra solo dieci velieri si erano uniti alla flotta greca mancando i fondi per pagare gli equipaggi.

Ma le lamentele del commercio alleato non cessavano; l'ammiraglio De Rigny, da parte sua, il 10 ottobre rivolgeva un monito al governo, deplorando la cattura di sette vele francesi ed aggiungendo che avrebbe tenuto responsabili Hydra e Spetzia per le piraterie effettuate da navi in esse armate. E Codrington, in due lettere datate dal vascello *Asia* al *largo di Navarino, in data 18 e 19 ottobre* (quest'ultima diretta al Parlamento greco) ricordava ama-

ramente che con le *sue sole forze* (un vascello, due fregate e un brigantino) si era interposto all'entrata del Golfo di Patrasso fra l'intera flotta turca ed i due noti filelleni; Hastings e Thomas che comandavano le uniche navi greche che allora combattessero il nemico. «Giudicate signori, quali siano i miei sentimenti nello apprendere che nel frattempo i vanagloriosi hydrioti, spetzioti, ipsarioti ecc. sono stati a saccheggiare navi di ogni nazione anche fino a Malta ed all'isola di Marittimo...; crociera fatta sotto la sanzione del governo provvisorio. Se le somme spese nel riattare tali corsari fossero state adoperate per assaltare i Turchi, onore e profitto ne sarebbero derivati..., ed il desolato popolo di Calamata e dei luoghi vicini non vivrebbe di erbe bollite.... *Ho solo il tempo di aggiungere che le squadre unite delle potenze alleate stanno per entrare a Navarino, allo scopo di impedire ulteriori operazioni da parte della spedizione egiziana*».

L'indomani, come s'è detto, la battaglia di Navarino.

*
* *

La Grecia era salva, ma la pirateria continuava; aumentava anzi poichè la completa distruzione della flotta ottomana lasciava senza impiego i marittimi greci. «*Le piraterie elleniche* — scriveva solo quattro giorni dopo Navarino, l'ammiraglio De Rigny — *sono ascese, nell'ultima quindicina ad un punto inaudito. Il mare è coperto di questi pirati. E così, quando il sangue francese ed inglese, è appena colato in loro favore, ecco questi miserabili, spinti dalla cupidità, incoraggiati dalla impunità; eccoli dunque rapinare e maltrattare le nostre navi mercantili!*». Ma gli ammiragli alleati sentivano il dovere che incombeva su di loro; estirpare dall'Arcipelago, col ferro e col fuoco, il brigantaggio marittimo; e non solo per rassicurare la navigazione neutra ma per non lasciare disonorare la causa che avevano difeso a Navarino. La persistenza della pirateria ellenica era difatti uno dei principali argomenti sventolati dagli avversari di una Grecia indipendente i quali non volevano nemmeno credere alla buona volontà ed alla im-

potenza dei suoi uomini migliori; questo odioso sistema di rapine sarebbe diventato, se ancora tollerato, un vero scandalo europeo » perchè mai i paraggi infestati di Salé, mai gli stretti delle Antille avevano dato spettacolo così grave ».

E poichè il governo provvisorio si era rivelato « tanto debole quanto immorale », ecco il 24 ottobre gli ammiragli alleati rivolgersi collettivamente al Corpo legislativo radunato ad Egina (vedi il testo della dichiarazione in PITCAIRN JONES, pp. 234-235), avvertendolo che nessuna spedizione, nessun armamento in corso, nessun blocco sarebbe stato tollerato oltre i limiti tracciati da Volo a Lepanto. Le lettere di marca rilasciate a corsari operanti in altri paraggi sarebbero considerate nulle. Ed infine la minaccia di dure sanzioni: « Prendete cura della vostra flotta *perchè la distruggeremo, se occorra, come quella turca*, per arrestare un sistema di ladroneccio in alto mare, che finirebbe per tradursi nella vostra esclusione dalla legge delle nazioni.... Il Tribunale delle Prede da voi costituito è incompetente a giudicare alcuna nostra nave mercantile senza il nostro concorso ».

Minacce che non dovevano restare lettera morta, grazie allo zelo ed all'attività degli incrociatori alleati. È vero che nei primi di novembre aveva luogo il notissimo episodio del *Panayoti* che l'eroico Bisson fece saltare in aria, a Stampalia, con la maggior parte degli assalitori. Ma la flotta francese era stata rinforzata; mentre nuove istruzioni ingiungevano il 16 novembre 1827 alla squadra inglese di arrestare ogni nave greca armata che non appartenesse alle forze regolari.

La caccia fu attivissima; vi parteciparono due brigantini da guerra ellenici di cui uno comandato da un filelleno inglese: *Pear O'Connor*; essi visitarono le diverse isole dell'arcipelago espellendone i candioti; turbolenti rifugiati che erano diventati i tiranni delle pacifiche località costrette ad albergarli.

A poco a poco i pirati venivano spinti verso Grabusa. Sin dai primi del 1827 il commodoro Hamilton aveva ideato di occuparla data l'« *atroce e barbara* » condotta dei pirati che vi avevano base; ma l'isola era considerata dai

filelleni, che la soccorrevano di continuo, come una cittadella della libertà ellenica; singolare deformazione!

A poco a poco, per altro, la luce si andava facendo! Invano il Congresso di Candia chiese al commodoro Staines di non attaccare Grabusa; questi aderì, è vero, ma pose come condizione la resa. Non essendo ascoltato, una squadra ai suoi ordini: *Isis*, *Cambrian*, *Rattlesnake*, *Zebra*, *Camelion* inglesi; *Pomone* e *La Flèche* francesi la mattina del 1° febbraio 1828 iniziò l'azione. Nessuna resistenza fecero i pirati; le navi loro: otto brigantini ed una goletta furono catturate; tre incendiate. Unica perdita degli alleati, il *Cambrian* andato in secco e dovuto abbandonare.

L'isola, consegnata al governo greco, fu occupata da una guarnigione regolare; i pirati più notori vennero mandati a Malta; dove pure fu inviato l'immenso bottino ricuperato, per la restituzione ai proprietari.

Dai primi mesi del 1828 la navigazione neutrale riprende la sua pacifica attività. Sarà rimasto ancora qualche bandito qua e là per l'Arcipelago; ma il fenomeno avrà carattere sporadico. La Grecia cominciava a prepararsi ad una vita civile ed ordinata, per entrare stabilmente, dopo tanti lutti e tali traversie, nel consesso delle nazioni europee; per dimenticare l'onta e le stimmati del servaggio tanto tempo durato. Gli eroismi dei suoi uomini migliori ed il sangue versato non erano stati inutili.

*
* *

Nella sua accurata opera sulla *Station du Levant*, l'ammiraglio De la Gravière si diffonde più che altro sulla attività delle forze navali francesi; dice solo qualcosa dell'opera svolta da Inglesi (che pur furono tanto attivi nel 1827-28) e Russi; accenna appena alle forze navali austriache. Pitcairn Jones invece riferisce che oltre alle forze navali alleate « varie navi da guerra estere si trovavano nel Levante » (anche, cioè, qualche legno americano, olandese ecc.); « ma quanto esse abbiano fatto contro i pirati è incerto ». Le notizie da lui date consentono altresì di ridurre a più reali proporzioni, a proporzioni cioè non

molto notevoli, l'attività dei Francesi nella repressione della pirateria prima del noto accordo fra le forze alleate; egli sembra per altro ignorare completamente — non li cita mai! — i due volumi dell'ammiraglio De la Gravière. Cercheremo di rimpolpare brevemente tali notizie. Quanto alla Marina austriaca è solo da meravigliare che questa non abbia preso parte molto più attiva alla repressione della pirateria. Il suo commercio col Levante aveva notevoli proporzioni; proprio in quegli anni, anzi, esso si andava sviluppando malgrado ogni ostacolo. «*Il trasporto di granaglie alla Francia, alla Spagna ed all'Italia nella generale penuria degli anni 1816 e 1817; la guerra d'indipendenza della Grecia nel 1821 che ritirò dal commercio i numerosi suoi legni; la guerra fra la Turchia e la Russia nel 1828, ecc. diedero impulso notevole, ad esempio, alla marineria di Lussino*» (vedi note a p. 14 di Vidulich, *Lussinpiccolo*, edito a Parenzo nel 1883).

Le scarse simpatie austriache per la causa ellenica si traducevano nella energia spiegata dall'ammiraglio Paolucci come si è visto e poscia anche, nel 1827, dall'ammiraglio Dandolo; che fu più volte *accusato* dal Governo provvisorio greco sia al commodoro Hamilton sia al ministro britannico Stratford Canning, in base alle lamentele dei primati di Spetzia. Le cose in sostanza erano andate così. Due golette greche avevano catturato quattro navi austriache; il *Dandolo* arrivato il 18 giugno a Spetzia col vascello raso *Bellona* (ex. *Severo, veneto*) sul quale aveva innalzato le insegne e con altre sei navi chiese la restituzione dei velieri e della merce predata. Si ebbe la solita risposta che il Tribunale delle Prede aveva riconosciuta valida la cattura; ma tenne duro dichiarando di non riconoscere nè il governo greco nè i suoi Tribunali. Il giorno successivo le navi si approssimavano all'imboccatura del porto; distruggevano tutto il naviglio alla fonda causando la morte di undici marittimi ellenici; ottenuti quindi 6000 talleri di indennizzo si allontanavano. Ma se l'autore inglese ed il francese almeno accennano all'opera degli Austriaci, *ammirevole* è invece l'assoluto silenzio circa l'attività delle divisioni navali sarde che ogni anno andavano sul Levante per proteggere, naturalmente, i numerosi bastimenti di Ge-

nova e della Riviera che frequentavano le acque dell'Arcipelago trasportando granaglie per l'Italia e Marsiglia! Protezione di tanto più necessaria in quanto sin dal 1825 erano cominciate, col brigantino *Achille* manomesso dai pirati, le prede a nostro danno. Ma fra queste annuali spedizioni, quella del 1826 ebbe la maggiore importanza; ne fa brevissimo cenno il RANDACCIO (*Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 ecc.*, Roma, 1886, vol. I); la rievoca molto più ampiamente l'articolo citato della *Marina Italiana.*

Il 5 giugno di quell'anno, dunque, la spedizione, costituita dalla fregata *Cristina* (44 cannoni), la corvetta *Tritone* (20 cannoni), il brigantino *Nereide* (14 cannoni), agli ordini del capitano di vascello Luigi Serra metteva alla vela; incontrava lungo il viaggio parecchie navi mercantili sarde e qualcuna di altra bandiera che si misero sotto la sua scorta. La considerazione, del resto, nel quale era tenuto l'intervento sardo nel teatro del conflitto greco-ottomano, è dimostrata dal fatto che tre brigantini appartenenti a funzionari algerini, e quindi ottomani, si affrettarono a nazionalizzarsi imbarcando capitani sardi e assumendo anche nomi italiani.

Subito la divisione iniziava il suo lavoro; scortava senza incidenti vari convogli di legni sardi o di altra bandiera. La notte del 27 luglio però presso Andro, il brigantino *Bravo*, capitano Michele Vallebona che faceva parte del convoglio, fu assalito all'improvviso da sette o nove caicchi a remi e predato di sei balle di caffè, sessanta pezze di Spagna, effetti d'uso e provviste varie. La reazione dei nostri fu immediata; ammainate le imbarcazioni vennero sequestrati dodici caicchi ed una bombarda, trattenendo quattro di queste barche, riconosciute appartenenti ai pirati. L'indomani un altro caicco piratesco fu catturato nell'isola di Tino.

Durante la traversata si ebbero però ampie notizie del gravissimo fatto dell'equipaggio sardo *completamente massacrato*, da noi più avanti riferito con le sommarie parole del De la Gravière. Mentre difatti alla fonda a Tino si ricercavano ancora i rei della aggressione al *Bravo*, il proconsole di S. M. Sarda nell'isola portava a bordo della

Cristina una dichiarazione la mattina stessa resagli da un marinaio schiavone, tal Lorensini, arrivato a nuoto alla spiaggia. « *Essendo lui medesimo imbarcato in qualità di marinaio a bordo di una goletta con bandiera sarda nominata* La Perla, *cap. Giuseppe Martello prov. da Gibilterra carico di diverse mercanzie per Smirne, equipaggiato da 9 persone compreso il capitano; il giorno 18 luglio trovandosi nel Golfo di Smirne in vicinanza dell'isola lunga, furono attaccati da due mistici delli quali si sono difesi ed obbligati i medesimi a ritirarsi con una forte perdita* ». Ma subito dopo sopravvenne una goletta greca con 16 cannoni e molto equipaggio (*sarà stata da guerra?*) che arrembò la *Perla* ed ebbe ragione dell'equipaggio. Il capitano sardo « *quantunque ferito lo legarono ad una tromba ed a forza di legnate e di colpi di corda li fecero render l'anima. In n. di altri sette individui furono tagliati a pezzi e gettati a mare* ». Solo riusciva a scampare lo schiavone che per sua buona ventura aveva trovato a bordo del pirata un intimo conoscente il quale lo nascose e, randeggiando il pirata l'isola, lo aiutò a scendere in acqua. Consumato il delitto la *Perla* fu mandata a Hydra con raccomandazione « *di mettere tutte le mercanzie esistenti a bordo in pozzo secco d'acqua e demolire la goletta di tutta la sua opera morta acciò non venghi riconosciuta* ». Purtroppo le ricerche subito tentate non ebbero esito.

***

Dopo l'episodio di Grabusa la pirateria ellenica riassunse quindi il carattere sporadico. Una temporanea e piuttosto lieve recrudescenza si ebbe durante la guerra di Crimea; nel volume di GIO. BONO FERRARI, *La città dei mille bianchi velieri, Camogli*, Genova, 1935, trovo citato qualche esempio interessante di capitani camoglini alle prese con i pirati.

Così il cap. Olivari, partito con la sua scuna per Sebastopoli, carico di materiali per l'Intendenza Militare inglese, fu arrembato da una fusta greca prima di entrare nel Mar di Marmara. Aveva undici persone di equipaggio, la

moglie ed una figlioletta a bordo. « Quando si vide perduto » per la enorme sproporzione del numero « si asserragliò nella cameretta di poppa. La moglie e due marinai caricavano i fucili e lui sparava quasi a bruciapelo. Tutto ad un tratto quando già si considerava uomo morto, i corsari diedero addietro, scesero dal bordo e la fusta piratesca si allontanò a forza di remi. Era accaduto che all'orizzonte si era profilata una nave da guerra; a bordo solo due marinai rimasti illesi ed il nostromo ferito. Il cap. Olivari gettò a mare i morti e senza chiedere aiuto proseguì per Sebastopoli». Il governo inglese « lo insignì d'una onorificenza » (p. 85).

Anche il camoglino cap. Fortunato Ferro, detto Canò, fu nel 1856 assalito nell'Arcipelago « da un lancione carico di una sessantina di manigoldi che a fucilate gli ferirono gravemente due uomini ». Ma Canò arditamente manovrando lo investì tagliandolo letteralmente in due e raggiunse poi il convoglio del quale faceva parte (p. 88).

Sono gli ultimi guizzi di una attività illegale durata per secoli; la tranquillità più assoluta regnerà di poi nell'Arcipelago.

LA TRATTA DEI NEGRI

Alla schiavitù i tempi ormai non corrono più *propizî*. Morale, filantropia, religione, acuito senso della dignità umana; tutto, a datare dai primissimi anni dello scorso secolo, ha contribuito a restringerne gradualmente la sfera di attività nel mondo. Non mancano certamente zone tuttora nelle quali il mercato di carne umana, questo tristo traffico persiste; piccole zone fuori mano, lontane dalla civiltà o poco accessibili. Così, ad esempio, in alcune regioni dell'Asia Centrale e nel Tibet; così fra i Mari del Rio de Oro; così anche in Arabia dove, almeno sino al 1934, esisteva un mercato di schiavi alla Mecca.[1] Mentre in Abissinia come è noto la compravendita di carne umana è cessata solo col bando del maresciallo Badoglio (12 aprile 1936); prima della conquista italiana gli schiavi costituivano la quinta parte circa della popolazione. Ma in sostanza oggi la schiavitù come attività palese riconosciuta e generalmente *accettata* dalla coscienza universale si può dire scomparsa.

Fra i traffici di carne umana quello però che ha avuto più larga risonanza e che suscita ancora più orrore nel ricordo, sia per la lunghissima durata, sia per la vastità del campo di azione, è l'immenso esodo passato alla storia sotto il nome di *Tratta dei Negri*. A prescindere difatti dal XVI secolo nel quale il traffico negriero fu praticato soltanto in limitata quantità, da spagnoli e portoghesi, solo nei secoli XVII e XVIII *quindici* milioni di negri sarebbero stati trasportati nelle colonie americane. Sono cifre in certo modo attendibili per quanto sicuramente inferiori alla realtà; documenti parlamentari britannici calcolano inoltre che solo dal 1798 al 1848 altri *cinque* milioni di schiavi,

---

[1] Vedi *Arabian Markets*, in: «Times», 30 luglio 1934.

per lo meno, vennero imbarcati in costa d'Africa. Venti milioni dunque, almeno, di esseri umani strappati al suolo nativo; condotti a faticare oltremare nelle piantagioni di tabacco, di indaco, di cotone, di caffè. Ma qualora poi si ponga mente alla massa enorme di vittime che tale traffico lasciava ai margini dei sentieri africani, durante le marce estenuanti per arrivare alla località di imbarco; qualora si ponga anche mente alla spietata brutalità con la quale le razzie erano condotte; alla mortalità nei baracconi o nelle stive delle navi prima ancora della partenza; allo assoluto dispregio della vita dei vecchi, degli ammalati ecc. si arriverà allora a cifre paurose. Uno storico americano calcola che di un migliaio di schiavi catturati nel centro del continente africano perchè destinati alla tratta, 500 ne perivano nella cattura; 125 nel tragitto, 75 nel periodo di acclimatamento nelle nuove terre. Di modo che solo 300 su 1000 sarebbero stati effettivamente utilizzati. La prima cifra si sottrae ad ogni preciso controllo; ma la seconda trova assoluta conferma in alcuni dati sul traffico negriero di Nantes. Dal 1764 al 1775 difatti, in confronto ad una media di 314 teste imbarcate su ogni nave, quella degli schiavi sbarcati in America ascese a soli 277. Trentasette persone su 314 dunque perite nella traversata; ossia 117 su 1000.

Quali comunque le caratteristiche; quale, per così dire, il meccanismo di questo traffico? Nessuno in Italia, se non erriamo, lo ha sinora *sistematicamente* ed *ampiamente* descritto. Ci sembra dunque interessante tracciare un quadro netto di questa losca attività che è certamente ignobile ma che bisogna spiegarsi con le idee del tempo; quando essa non era certamente vista nella stessa fosca luce odierna. Ci sembra interessante rievocare questo tristo traffico nel quale furono sprecati, specialmente nei primi decenni del 1800, ardimenti e tenacia che avrebbero dato più alti frutti forse se indirizzati a miglior fine.

A prescindere dall'antichità classica e per limitarci al *legno d'ebano* ricorderemo che l'inizio della sistematica

attività schiavistica *europea* (nel mondo arabo essa già da tempo costituiva una delle più antiche.... *professioni*) risale al 1444 quando una Compagnia portoghese costituita a Lagos cominciò ad importare negri dall'Africa. Già due decenni prima che Colombo partisse da Palos, un mercato di schiavi africani era stato impiantato a Lisbona. I portoghesi avevano appresa dai Mori la possibilità di mercatare gli uomini dalla pelle nera che in tanta copia vivevano a sud del grande deserto; *razza maledetta da Dio* (?), affermavano i primi e *predestinata alla schiavitù*. Cosicchè schiavi neri cominciarono ad essere venduti nella penisola iberica; dopo il battesimo, naturalmente, che alla religione i compratori ci tenevano; bisogna pur dire per altro che gli schiavi erano in genere benignamente trattati. Che i portoghesi abbiano preteso in contrasto con gli spagnuoli il monopolio del traffico della Guinea; che siano riusciti ad ottenerlo dopo la guerra del 1475 ed in virtù della bolla di Alessandro VI che assegnava loro, come campo di attività l'Africa, sono cose note. Cosicchè è naturale che già all'epoca delle prime scoperte di Colombo, spesseggiando gli schiavi negri nella Spagna, discreto numero sia occasionalmente passato nel nuovo mondo al seguito dei padroni. I quali, contrariamente a quanto si potrebbe credere, non pensarono senz'altro ad utilizzare sistematicamente tale mano d'opera per valorizzare la terra; tentarono invece di forzare i nativi del luogo a lavorare nelle miniere e piantagioni. Fatica sprecata; nonostante ogni violenza gli indigeni risultarono subito inutilizzabili sia perchè fisicamente poco adatti, donde mortalità enorme e scarsi risultati, sia perchè neghittosi, insofferenti del lavoro.

Ma i *conquistadores* si erano frattanto accorti che un negro lavorava quanto « *quattro indigeni* » o giù di lì; ecco senz'altro sorgere l'idea di importarne in grandi masse dall'Africa. Tanto più che il clima si era rivelato tanto salubre per loro da fare comunemente dire che nessun negro era morto in America, *se non impiccato*! Il nuovo concetto fece rapidamente strada; già nel 1510 il Re Cattolico ordinava ai funzionari delle Indie di sostituire con negri, nelle miniere, la incapace mano d'opera locale; partiva in quell'anno dalla Spagna il primo convoglio di 250 schiavi afri-

cani da rivendere ai coloni a beneficio dell'Erario. E poichè l' esperimento risultò pienamente soddisfacente, ecco dunque governatori militari ed anche ordini religiosi richiederne a gran voce nuove spedizioni; solo si oppose, ma inutilmente, un pio prelato; il cardinale Ximenes de Cisneros. Ripugna certamente alle idee moderne la richiesta rivolta nel 1517 al cardinale stesso dai domenicani di Hispaniola circa la *indispensabilità* degli schiavi negri nelle isole; richiesta rivolta anche al Re, due anni dopo. I piantatori ci fanno morire: *nos matan* — aggiungevano quei religiosi — con le loro continue domande di negri...! Ma riuscì a soddisfarle efficacemente il frate Bartolomeo de Las Casas; solo qualche anno dopo, difatti, egli otteneva che ogni colono fosse autorizzato ad importare dalla Spagna un congruo numero di schiavi africani. Crescevano intanto i bisogni; miniere e piantagioni avviavano in patria oro e prodotti esotici; la mano d'opera negra si rarefaceva nella stessa Spagna. Ed allora partirono i primi negrieri da Siviglia, carichi di conterie ed altre merci, per acquistare direttamente gli schiavi in costa d'Africa e trasportarli nel nuovo mondo. La tratta, con le sue caratteristiche essenziali, era già nata; i portoghesi si dedicarono più attivamente ancora al traffico di legno d'ebano nelle nuove forme; e poscia vi parteciparono, mano mano che prendevano piede nell' America centrale e meridionale, olandesi, francesi ed anche danesi, svedesi, tedeschi ma in proporzioni assai minori. Gli olandesi che furono i primi a quel che sembra a trasportare schiavi nel Nord America (in agosto 1619 una loro nave sbarcò venti negri a Jamestown in Virginia) perfezionarono anzi in certo qual modo il traffico esercitando anche una tratta per così dire *interna*; portando cioè nella Colonia del Capo, in sostituzione degli ottentotti, intolleranti e ribelli, negri dell'Angola, del Mozambico e della Costa d'Oro. Anche la tedesca *Branderbugische Afrikanische Handelsgesellschaft*, esercitò un attivo commercio di negri; essa si era impiantata nel 1682 nel Golfo di Guinea e nell'isola di San Tommaso, ottenuta in concessione dalla Danimarca nel 1685.

Il primo negriero britannico fu John Hawkins, il famoso navigatore, che nel 1562 sbarcò nelle Indie Occiden-

tali trecento schiavi parte acquistati parte rapiti in costa d'Africa. Ma nonostante questo ed altri saltuari esempi si può affermare che, fra i paesi europei, l'Inghilterra fu l'ultima ad ingerirsi *sistematicamente* nel traffico negriero. In compenso, però, non appena insiediatasi, nei primi del secolo XVII, nelle Antille effettuò la *tratta* « col massimo rigore » ed in tutta l'ampiezza « *senza scrupolo, anzi con un caratteristico orgoglio nel superare le altre potenze* ». Così il Ghersi; egli ricorda che col trattato di Utrecht (1713) la Francia cedeva all'Inghilterra *lo asiento de negros* ossia il monopolio, dalla prima goduto, del *rifornimento dei negri nelle colonie spagnuole.*[1] La corona inglese si impegnava a trasportarne entro trenta anni 144 mila; vale a dire 4800 negri all'anno; enorme impulso riceveva Liverpool dal monopolio sì che gradatamente diventava il primo porto negriero del mondo; nel 1771 esso armava 105 navi per la tratta; nel decennio 1783-1793 ne partivano 878 negrieri sbarcando nelle Indie Occidentali 303.737 negri del valore di poco più di 15 milioni sterline; nel 1775, la tratta in Inghilterra veniva *ufficialmente* dichiarata di *utilità nazionale.* È giusto dire che le colonie inglesi avevano maggiore bisogno di mano d'opera di quelle sotto altra bandiera; sola Barbados doveva annualmente importare 5 mila negri per mantenere ad un livello di 70 mila quelli necessari alla cultura dell'isola. Cosicchè da quell'immenso mercato africano di legno d'ebano, dal Capo Bianco al Congo, gli inglesi annualmente traevano una media di 38 mila schiavi (e qualche anno 55 mila!); i portoghesi 25 mila. Nei due secoli e mezzo nei quali essa attivamente si diede alla tratta la Gran Bretagna imbarcò in costa d'Africa più del doppio degli schiavi trasportati da tutte le altre marine riunite.

Sorsero così nel mondo importanti porti negrieri; porti cioè — secondo la definizione del Vignols — che « *armarono con attività, per il commercio degli schiavi, durante*

---

[1] L. Vignols, *L'asiento français (1701-1713) et anglais (1713-1750) et le commerce franco-espagnol vers 1700 à 1730*; in: « Revue d'histoire économique et sociale », nn. 3 e 4 del 1929.

parecchie generazioni ».[1] Oltre a Liverpool in Inghilterra (seguìto a distanza da Bristol e Londra) contiamo in Francia Nantes, La Rochelle, Bordeaux. Il primo che armava trentatrè navi nel 1786 (a Bordeaux e La Rochelle rispettivamente 15 e 14) conservò il primato sino alla metà del secolo scorso; di questo traffico, che annualmente ascendeva a 9-10 mila negri, menava esso gran vanto ritenendolo « onorevole mezzo per la nazione, di contrastare agli inglesi il dominio universale dei mari ».[2] Bahia e Rio de Janeiro nel Brasile; La Plata più al sud; Havana nelle Antille furono porti negrieri; parecchi altri scali, nella costa del Nord America e specialmente nella Nuova Inghilterra, ebbero il triste privilegio, fra questi Rhode Island, che nel 1770 armava 150 negrieri, fu alla testa.

Ma accanto ai porti negrieri veri, propriamente detti, altri scali nel mondo si dedicarono alla tratta sporadicamente per quanto talvolta intensamente. Così in Francia, d esempio, Le Havre, Honfleur, Marsiglia, Saint Malo.

Le bandiere delle marine italiane non coprirono mai il tristo traffico; nessun porto nostro si dedicò, nè sistematicamente nè saltuariamente alla tratta. Non è certamente da escludere che italiani, sotto altra bandiera, vi abbiano partecipato; che capitali nostri vi siano stati anche investiti; chi scrive, per altro, non è riuscito a trovare traccia di armatori o capitani negrieri nazionali.[3]

---

[1] L. Vignols, *La campagne negrière de la Perle (1755-1757) et sa réussite extraordinaire*, in : « Revue historique », t. CLXIII, 1930.

[2] A ricordare questo passato è stato costituito a Nantes un apposito museo : *Musée des Salorges* che conserva le memorie della tratta negriera. Cfr. Le *Musée des Salorges*, in : « Revue Maritime », luglio 1934, e in : « Le Sabord », gennaio 1932.

[3] L'armatore De Rossi, in una memoria : *La Marina Mercantile Italiana* riportata nel vol. I della *Inchiesta Parlamentare sulla Marina Mercantile (1881-1882)* (è la nota *Inchiesta Boselli*), Roma, 1882, riferisce che qualche capitano italiano «*acquistò titoli di nobiltà col traffico dei negri*» (p. 151). Ho voluto chiederne a Léon Vignols che è uno degli scrittori moderni più competenti in materia di tratta ; egli così mi scriveva il 5 dicembre 1931 in risposta ad una mia esplicita richiesta : « *Des négriers italiens? Comme matelots il dut y en avoir de temps à autre ; mais jamais je n'ai rencontré la mention d'un capitaine négrier, ou autre officier major négrier italien, ni d'un armateur négrier italien. Les archives d'Italie en mentionnent-elles? il pourrait être curieux de le vérifier, peut-*

Insensibilità morale nei trafficanti di schiavi? negli armatori od equipaggi che all'abbominevole traffico si dedicavano? nei coloni che i negri acquistavano? Certamente; ma non bisogna esagerare giudicando solo con la mentalità e le idee moderne. La schiavitù dei negri nei tre secoli durante i quali la tratta fiorì e specialmente prima del 1800 non aveva nulla di particolarmente rivoltante nella opinione pubblica. Il negro era considerato dalla legge come un bene *mobile* (art. 44 del *Code Noir* del 1685) ed era dunque assimilato al bestiame; ritenuto naturalmente come un *animale* di più alto prezzo ma più pericoloso e restìo. Del resto nella morale del tempo l'indigeno africano era classificato come un essere inferiore; incapace di dirigersi o di iniziativa; dalla mente inguaribilmente infantile e stravagante. Opera buona — così si pensava — si faceva in sostanza nel dargli lavoro o nel provvederne ai bisogni: trasportarlo in America, sottrarlo all'ambiente nativo contribuiva alla *umanità* ed alla *religione*. E vedremo meglio, dopo, quale fondamento avessero nella realtà queste considerazioni.

Comunque l'opinione pubblica a grado a grado si com-

être ; mais sans doute y passerait-on beaucoup de temps pour aboutir à un bien maigre resultat positif. L'attention en Italie était presque toujours ailleurs, vers l'Orient ».

Il marchese Pessagno, da me pure interpellato al riguardo, mi ha ricordato, con lettera del 12 settembre 1932, che bisogna distinguere fra la tratta dopo l'abolizione e quella dei secoli precedenti ; in quest'ultima furono interessati certamente anche genovesi. La frase della *Inchiesta Boselli* sarebbe « dunque l'eco di accuse che a Genova si facevano nell'ambiente marinaro contro certi armatori e certi banchieri molto in vista. Erano gli ultimi echi, nel 1882 ; naturalmente nessuna prova categorica esisteva e in ogni modo nessuna di queste Case aveva esercitato palesemente la tratta, nè per questo aveva ottenuto titoli nobiliari. Ogni precisazione di nome comporterebbe una diffamazione gratuita ; visto che di nomi se ne fecero parecchi e contraddittoriamente.

« Tutto questo non esclude la possibilità di una cointeressenza armatoriale o bancaria coi *negrieri*. L'affermazione del Gropallo che esclude *in blocco* la partecipazione nostra a tale traffico (cfr. *Romanzo della Vela*, Ceschina ed., 1929) « per me è semplicista ; nessun armatore genovese ha esercitato la tratta — nell'epoca considerata — ma molti capitani e marinai genovesi hanno comandato e servito, individualmente, sui negrieri fra la costa d'Angola e il Brasile ».

mosse. Dissertarono filantropi e filosofi sulla maltrattata dignità della persona umana; la Chiesa fece sentire la sua parola; gli economisti si soffermarono sui gravi danni della economia schiavista nelle colonie dove essa generava indolenza e crudeltà; dove essa contribuiva a mantenere basso il livello morale nei piantatori mentre la monocultura esauriva le terre più fertili e spingeva al latifondo. La campagna antischiavista iniziata quasi contemporaneamente, dopo il regno di Luigi XV, dal Raynal in Francia e da John Wesley, nei paesi anglosassoni produsse gradualmente i suoi effetti. Fu prima la Danimarca ad abolire la tratta nel 1802; nel 1807 la passione di due filantropi: Wilberforce e Clarkson i quali otto volte avevano presentato un loro progetto di legge in proposito finì per coincidere con gli interessi inglesi preoccupati per la grave minaccia alla produzione agricola delle piccole Antille britanniche per effetto della prosperità delle Grandi Antille spagnuole. Cosicchè l'abolizione fu decretata e l'ultimo negriero britannico, regolarmente spedito: il *Kitty's Amelia* usciva da Liverpool. Oh! il sapido dialogo del suo comandante Crow col re negro Holiday, in costa d'Africa! Abolire la tratta? Ma che mai salta in mente a questi bianchi? « Che mai faremo allora? Troppe donne abbiamo e troppi figliuoli e questi possono anche diventare cattivi; se ci proibite di *venderli* finirà che li uccideremo; tanto ci impongono le costumanze.... *No! il vostro paese non sarà giammai più forte del Signore Onnipotente* ».

Ma i voti di Holiday non furono esauditi; la tratta si avvicinava effettivamente alla fine per quanto l'abolizione britannica fosse stata prematura. Le piantagioni inglesi cominciarono difatti a declinare in confronto a quelle sotto altra bendiera ancora alimentate da mano d'opera negra; ecco allora la disperata lotta della Gran Bretagna per imporre dovunque il principio dell'abolizionismo. Anche in Africa, mediante accordi con i capi indigeni; quindici ne furono stipulati nel solo biennio 1918-1919; ciò che fra l'altro, le permise « sempre maggiori conquiste coloniali » (Ghersi).

In pochi anni, per mezzo anche di trattati bilaterali, l'Inghilterra riuscì a fare abolire *ufficialmente* la tratta in

parecchi paesi; Cile, 1811; Stati Uniti e Olanda 1814; Svezia e Francia, 1815, ma essa rimaneva ancora consentita in determinate zone o vigoreggiava clandestina; per stroncarla occorreva fare accettare il principio della equiparazione alla pirateria e del diritto reciproco di visita. A ciò mirarono i diplomatici britannici nella prima metà del secolo e furono vigorosamente contrastati dalla Francia adombrata della potenza marinara del Regno Unito; dopo gli scarsi risultati dei Congressi di Vienna (1815), Aquisgrana (1818), Verona (1822); ecco alfine il *diritto di visita* incunearsi in alcuni trattati; nel 1831 finisce per accettarlo anche la Francia; seguono, nella scia, Danimarca, Sardegna (1834) altri paesi ancora; nel 1830 il Portogallo (che fu a ciò incoraggiato da un sussidio britannico ma in effetto le esportazioni di schiavi dall'Africa Portoghese finirono soltanto con l'abolizione della schiavitù nel Brasile, nel 1888). Seguì poi nel 1841 la Grecia. Ma il colpo fatale fu assestato col trattato del 1841 fra Inghilterra, Francia, Austria, Russia, Prussia che parificava la tratta alla pirateria. La lotta si può dire ormai vinta nonostante le resipiscenze e la larvata ostilità degli Stati Uniti. La tratta durerà qualche decennio ancora e diverrà più atroce; il mondo civile si accorgerà che solo con l'abolizione della schiavitù, dove essa ancora sopravviveva, come stato sociale legittimo potrà essere distrutto l'ignobile traffico. Schiavitù che gli Stati Uniti abolirono con la legge 1° gennaio 1863 estesa, dopo la vittoriosa conclusione della guerra di secessione (1865), agli stati Sudisti. Non si trattò per altro in questa guerra — si disingannino gli idealisti! — di una crociata evangelica contro lo schiavismo, come i Nordisti riuscirono a far credere ottenendo l'appoggio di una folla di volontari internazionali e dell'opinione pubblica mondiale. No! tale pretesto non fu che una lustra per mascherare una opposizione di interessi economici fra le regioni industriali del Nord ed agricole del Sud; per mascherare divergenze di opinioni quanto alla autonomia degli Stati. I Sudisti difatti, checchè in contrario abbia detto la troppo diffusa *Capanna dello zio Tom*, trattavano i negri con umanità, li curavano, ne assicuravano la vecchiaia; che più? la maggioranza dei proprietari era anche

disposta ad abolire la schiavitù ma ogni Stato meridionale intendeva risolvere il problema per conto proprio e secondo le sue particolari concezioni. No, ha ben ragione, lettore, La Rochefoucauld in quelle sue disincantate massime: «Ciò che noi prendiamo per virtù, altro non è, sovente, che un miscuglio di diverse azioni e di interessi differenti, che la fortuna o il nostro ingegno sanno insieme riunire. E non è sempre per il valore o per la castità che gli uomini sono valorosi e le donne caste».

Ultimo il Brasile, che aveva tanto tempo resistito temendone danni alle piantagioni di caffè, finiva anch'esso per abolire la schiavitù nel 1888.

Diremo adesso del meccanismo della tratta; separatamente, prima dell'abolizionismo e nel periodo durante il quale essa venne dichiarata illegale.

1. — La tratta prima della dichiarazione di illegalità, nei suoi elementi essenziali: zone di traffico; navi; equipaggi; incetta del carico umano; trasporto marittimo.

Zone di traffico.

Anche nei tempi aurei della tratta i negrieri non conoscono dell'Africa che una stretta e lunga striscia litoranea; corre essa dal fiume Senegal, al Nord di Capo Verde, sino al Congo, sei gradi a sud dell'equatore. La conoscono invero assai bene; ma nella zona retrostante tutto è mistero; mistero e solitudine selvaggia.

Questa striscia è la costa degli schiavi; va tutta, per amplificazione, sotto il nome di Guinea sino a Capo Lopez; ma la merce umana migliore e più abbondante viene tratta dalla zona limitata fra il fiume Sherbro, a sud di Sierra Leone, e il Nuovo Calabar. Desolato litorale; talvolta la pianura acquitrinosa, corsa da neghittosi fiumi dalle vaste foci, si estende a perdita d'occhio. Piatto e basso litorale il cui lineamento quasi mai non muta; solo qualche gruppo solitario di alberi ne rompe la monotonia; così esso corre per 1500 miglia, ma non vi trovi un golfo, una insenatura, una baia; solo in qualche calanca la nave può dar fondo,

solo qualche fiume essa può risalire e per non lungo tratto. Immensa spiaggia sabbiosa dall'accesso malagevole; l'ha formata la corrente di Guinea disgregando per secoli i promontori, spingendone da ponente a levante i detriti a colmare le insenature, ad orlare di un continuo bassofondo tutta la costa. Sulla quale, da Capo Palmas, in 10° di longitudine occidentale, all'isola Principe, in 7° di longitudine orientale romba per nove mesi dell'anno la *barra*. L'immensa onda originata presso l'Antartide è spinta dal libeccio a morire in costa d'Africa; lunga centinaia di miglia, alta quindici metri circa, non appena giunge in prossimità della costa, ne incontra con la base il fondo bassissimo. Ma la parte superiore non ha nulla che l'arresti; si contorce quindi in una voluta gigantesca, che si rovescia sul lido, e si rompe con un cupo rombo pauroso, in tre linee di frangenti equidistanti. «Tra il largo e la riva, lungo l'intero sviluppo della interminabile costiera, stanno dunque tre valli eternamente e continuamente riformantesi; tre valli di spuma» (Vecchi), dove mostruosi squali, lunghi anche nove metri sempre rimangono in agguato. Solo per tre mesi dell'anno la violenza della barra si attenua, quando da dicembre a febbraio, ed occasionalmente anche in marzo ed aprile, spira a tratti per cinque, sei od anche quindici giorni di seguito il caldo ed asciutto *harmattan*. Soffia nella vasta zona compresa fra Capo Verde e Capo Lopez; spira da Sierra Leone in giù, da nord-est; provenendo dall'arso continente africano esso porta per altro nuvoli di polvere e sabbia che producono una vera e densa foschia che si estende per 12 o 15 miglia dalla costa impedendo anche, talvolta, la navigazione costiera.

Tutto il litorale, quasi in ogni sua parte, è dunque di difficile accesso; le navi devono dare fondo al largo; solo mediante le piroghe indigene, acuminate a prora ed a poppa, è possibile fare operazione. E spesso, anche in questo modo, la costa rimane impraticabile per molti giorni di seguito; spesso, in molti posti, c'è appena acqua sufficiente per il passaggio di una piroga. Consumata è di certo l'abilità degli indigeni che si avventurano nella barra; i rematori seduti a murata, faccia a prua; il timoniere che governa con un remo; pronto questi a dare il comando al

momento opportuno; attenti gli altri allora a vogare con le pagaie pitturate di bianco, dall'asta corta. Ma talvolta anche le piroghe, specialmente quando son troppo cariche, si rovesciano con perdita di vite umane.

Tutta questa è la costa degli schiavi dove, per quasi tre secoli, nelle zone più propizie è stata imbarcata la merce umana a destinazione del nuovo continente. Ma essa, nelle monografie commerciali del tempo è distinta in sette regioni; sarà opportuno darne un cenno.[1]

1. Si estende la prima dal Capo Bianco a Sierra Leone. La costa del Senegal appartiene alla Francia ma i suoi armatori liberi non vi possono liberamente commerciare, il traffico è monopolio della *Compagnie des Indes*. Essi devono soltanto contentarsi di prelevare gli schiavi dai depositi che questa ha costituito nell'isola di Gorea. Agli stranieri è invece consentito di trafficare con piena libertà. Gli inglesi hanno il centro di tratta a Gambia; inoltre, per un accordo con i portoghesi, sono autorizzati a trafficare nel fiume Kasamanza, il cui accesso è ostruito da pericolosi banchi; le navi che pescano 15 piedi possono risalirlo solo per una trentina di miglia. Il monopolio britannico del traffico sul fiume Sierra Leone diventerà sempre più rigido, col tempo.

2. Segue la regione fra Sierra Leone e Capo Palmas ma non tutto questo tratto conviene alla tratta; da Sestre in giù, ad esempio, è consigliabile non scendere a terra; gli indigeni sono vendicativi, bellicosi ed attaccano gli equipaggi.

3. Ecco poi, da Capo Palmas a Capo Tre Punti, la Costa d'Avorio sotto il controllo quasi assoluto degli olandesi che vi hanno eretto il forte di Axim. Ma anche i prussiani vi tengono un forte: Great Fredericksburg, saldamente costruito, armato con 40 cannoni. La tratta è buona, con ottimi punti di appoggio.

---

1 Per le località nominate in questo studio sono stati consultati l'*Africa Pilot*, parte I, London, 1930; l'*Africa Pilot*, vol. I, Washington, 1923; i tomi XI e XII della *Géographie Universelle* pubblicata sotto la direzione di Vidal de la Blache e Gallois, Paris, Colin ed., 1938.

4. Ma la zona di più intenso traffico; il vero centro del mercato di legno d'ebano è la Costa d'Oro, fra Capo Tre Punte ed il fiume Volta. Qui lo sforzo degli europei si è manifestato in modo più notevole e metodico, qui la concorrenza è più acre fra inglesi, olandesi, danesi e francesi; ma questi ultimi non possiedono alcun forte fra i ventitrè eretti nel litorale. Costruzioni turrite, questi forti, con cinte merlate di mura a scarpa; ancora appaiono da lungi al navigante; bianchi come.... ossa di seppie; calcinati dal sole. Un largo spiazzo di terra battuta è compreso fra le mura; ivi sorgono le tettoie per gli schiavi, ivi i depositi di merce. I forti più importanti sono difesi anche da quaranta o cinquanta cannoni; non solo quindi sono imprendibili per i negri ma capaci anche di sopportare assedio regolare da parte di forze europee. Strana vita vi si conduce; la guarnigione di raro può dedicarsi ad esercizi fisici chè il clima non permette sforzi violenti. Ed allora il tempo passa a fumare, giocare, trincare vino di palma; assai spesso due anni di colonia sono sufficienti per rovinare fisicamente la gente; febbri ed altre malattie imperano. Ridevole ed orribile spettacolo, per ogni nuovo venuto, queste guarnigioni coperte di uniformi insozzate e lacere; si è indotti a pensare ad una banda di ubbriachi e di disertori; a maltrattati ed affamati prigionieri di guerra. E nell'intervallo fra i forti sorgono fattorie; nei luoghi più propizi o più sicuri; annidate nelle foci dei fiumi o su isolotti a pochissima distanza dalla costa. La gente ad esse addetta in generale non vale di più della guarnigione dei forti; anzi! Fuggita spesso dall'Europa per peccati più o meno veniali o per fare rapidamente fortuna; gente spregiudicata che sa di poter condurre, in costa d'Africa, una vita di relativa indolenza; quasi senza freni; che sa di potersi impunemente abbandonare ad ogni umana passione. Perchè la tratta trascina con se un veleno, una specie di miasma mortale pari alla nebbia che esalano lentamente le lagune africane. E questa gente ben sa che il clima è implacabile: *sia dunque una vita breve ma allegra!*

Nelle fattorie o nei forti si accumulano gradualmente gli schiavi provenienti dall'interno; ma gli impiegati più giovani non stanno spesso ad attendere che i negri arrivino

alla costa. Imbarcati su piccoli velieri o su battelli armati si spingono come possono, nell'interno; per brevissimi tratti generalmente; cercano non solo schiavi ma avorio e polvere d' oro. Aprono talvolta un posto commerciale in qualche popoloso villaggio interno e vi rimangono qualche tempo, secondo le favorevoli disposizioni del capo del luogo.

Nella Costa d'Oro, dunque il centro principale è Anamaboe; sorge il borgo in un piccolo seno, su una lingua di sabbia; vi predomina l'influenza britannica. Nella rada, dal fondo di fango azzurro e sabbia, buon tenitore, non è raro trovare contemporaneamente alla fonda una ventina di negrieri e, nella seconda metà del Settecento, anche stazionari britannici per deposito di schiavi. Al largo della barra, naturalmente, che qui è specialmente violenta.

E più a levante un altro grosso borgo: Accra; buon approdo; molti rifornimenti; polvere d'oro e schiavi in abbondanza; vi sorgono quindi tre forti, uno inglese, uno olandese, l'altro danese. I bellicosi negri del luogo sono sempre in lotta con i paesi vicini; e poichè la fortuna loro arride hanno sempre molti prigionieri da vendere. È talvolta accaduto che una nave arrivata nel momento opportuno sia riuscita a completare, magari in una quindicina di giorni soltanto, un buon carico di schiavi a prezzo conveniente.

5. L'influenza francese è preponderante nei regni di Ardra e Juda, fra il fiume Volta e Badagri; nella *costa degli schiavi*, così chiamata, poichè tutto il traffico si limita alla carne umana ed a scarse quantità di polvere d'oro che i portoghesi portano in Brasile. Ma i negri sono di eccellente qualità ed i diritti (*coutumes* o *customs*) da pagare ai capi ed ai sensali indigeni, relativamente moderati. Il piatto litorale si va gradatamente elevando nella zona retrostante; malagevole per altro l'approdo specialmente nella stagione delle piogge, da aprile a luglio. Tuttora i portolani raccomandano che i rematori delle piroghe siano rinforzati. I centri più importanti sono Whidah, costruito sulla riva di una laguna in comunicazione col mare mediante canali non praticabili alle navi; Gran Popo e Piccolo Popo; Badagri e Juda (quest'ultimo ora scomparso).

6. A sud di Badagri la tratta si è estesa solo in un secondo tempo, man mano che diminuiva il rendimento delle altre regioni. Fra Benin e Capo Lopez i negri sono difatti di mediocre valore mercantile per quanto, in compenso, a basso prezzo. A Lagos comincia il delta del Niger; vi si accede risalendo anche i numerosi rivi che sboccano allo Opobo; essi col Kwoibo, il Calabar, il Bonny verranno poi chiamati quando il traffico di legno d'ebano sarà cessato, *i palm oil rivers: i fiumi dell'olio di palma* tanto vi predominerà la preziosa *Elais Guineensis*; tanto vi si commercierà quell'olio dall'odore acuto e penetrante. Bassa sempre la costa ma la barra offre talvolta migliori condizioni di accesso. Cosicchè è possibile risalire alcuni fiumi.

Speciale importanza ha la baia di Biafra; 600 miglia circa, fra Capo Formoso e Capo Lopez; qui sfociano alcuni fiumi; Calabar e Bonny ad esempio. Il primo è navigabile; fondali di 4 metri e mezzo sino a 15 miglia a monte; ma subito dopo rapidamente diminuiscono mentre la larghezza si riduce a circa 25 metri. Accesso difficile; le navi però possono dar fondo su un alveo sabbioso buon tenitore. Il Calabar, in quei tempi, è singolarmente infestato di zanzare, che oggi, secondo i portolani sarebbero sparite; cosicchè le navi preferiscono dar fondo presso la punta Foko. Nobile fiume il Bonny, profondo alla foce, dove depositi alluvionali creano sempre nuovi banchi; corre fra basse sponde lussureggianti di mangri: quello strano impasto di fango e di vegetazione!; di paletuvieri dalle radici allo scoperto, di bambù e palme nane. Vi si produce in quel tempo molto vino di palma; si ottiene tanto facilmente! Basta incidere la *raphia vinifera* in alto, la sera; basta metterci sotto una zucca per trovarla la mattina piena di un liquido di un colore biancastro, gustoso quasi come il sidro normanno.

I negri di Calabar e Bonny sono più civili dati i frequenti contatti con gli europei. I due borghi, con la rapina e le guerre prosciugano un esteso retroterra; gli schiavi vi affluiscono anche da remote località dove solo il nome può essere giunto dell'uomo bianco. Da dodici a quindici mila negri sono ogni anno esportati; i mercanti dei due borghi scendono ogni quindici giorni alla costa; una flottiglia di venti o trenta piroghe per volta, ciascuna delle quali porta

da venti a trenta schiavi, accatastati nel fondo, le braccia legate con cavi vegetali.

7. Nella seconda metà del XVIII secolo la tratta si è estesa sino al Congo, localizzandosi specialmente fra il Capo Lopez ed il gran fiume; centro a Loango, Majumba e Gabinda. *Legno d'ebano* in abbondanza ma la qualità lascia molto a desiderare e le spese sono elevate. È soltanto nella impossibilità di trovare merce più conveniente altrove, che i negrieri si avventurano verso queste terre e vi si avventurano con ripugnanza perchè più calde, perchè il clima è più malsano.

Ecco dunque le zone nelle quali si svolge la tratta; ma occorre ricordare che tutta la sottile striscia litoranea sin qui esaminata non appartiene, ad eccezione del retroterra immediato di Gorea, *che ai capi indigeni e soltanto a loro.* La tratta si esercita dunque in territorio completamente *straniero agli europei*; è un grande argomento a favore di questo traffico che sempre faranno valere armatori e capitani negrieri: *È vero che compriamo e rivendiamo schiavi; ma siamo stati forse noi a ridurli in servaggio?* La colpa ricada sui legittimi sovrani! *Chè anzi acquistando carne umana noi serviamo la causa della fede e dell'umanità!* In America difatti, non appena arrivati, i negri sono battezzati, mentre in Africa rimarrebbero idolatri. L'educazione religiosa comincia a bordo; non è forse vero che agli schiavi, sebbene ancora assolutamente ignari di cultura cristiana, viene imposta tre volte al giorno la preghiera in comune per inspirare il rispetto dovuto all'*essere supremo*? Non è forse vero che prima di distribuire il cibo si recita il *Benedicite*? sulle navi, naturalmente, delle marine cattoliche? Oh! senza dubbio i negrieri erano religiosi in genere come i marini del tempo; nei giornali di bordo spesso si trova il ricordo divino. « *In nome di Dio e della Santissima Vergine, sia cominciato il presente viaggio per la costa di Guinea. Che Dio guidi la nave!*; questo si legge, in grossi caratteri sul frontespizio di un giornale nantese nel 1750. E l'*Actif* nel 1821, non concede mezza giornata di vacanza, *per pratiche religiose*, all'equipaggio, già in costa d'Africa, prima di iniziare la tratta? Si pensi! un negriero portoghese, catturato carico di schiavi nel 1828, in Atlantico, si

chiamava *Bom Jesus*! come poi si accoppiasse tanta pietà all'ignobile traffico è problema, per la mentalità odierna, insolubile.

Ma anche la causa dell'umanità si serve, sissignore! La fonte principale della cattività è data in Africa dalle continue guerre fra tribù e tribù; non è a tutti noto che i vinti sono sterminati in genere senza pietà? che solo viene lasciato in vita lo sparuto numero di schiavi occorrenti ai vincitori; sparuto numero perchè questi non coltivano che lo stretto necessario? Spietata costumanza per evitare possibili ribellioni: per garantire in modo assoluto la sicurezza dei padroni. Molti esempi si potrebbero dare di questa sistematica ferocia; ricorderemo solo che nel 1727, Snelgrave, vecchio e sperimentato negriero, fu insieme ad altri bianchi invitato a visitare il campo del Re del Dahomey; solo poche settimane prima questi aveva vinto il popolo di Whidaw e *quattromila* teste erano ammassate ai due lati del piazzale sul quale sorgevano gli alloggi reali. No! la vita umana non contava molto allora in terra d'Africa! Cosicchè ha buon giuoco Snelgrave; « non tenterò di difendere questo commercio di carne umana »; ma noterò che solo a prima vista esso potrà apparire « barbaro, disumano, contro ogni legge naturale.... Senza di noi negrieri invece dove finirebbe l'eccedenza dei captivi?... non è forse vero poi che gli schiavi vivono meglio nelle piantagioni americane anzichè nel paese di origine? Certamente i coloni che li pagano a così caro prezzo hanno ogni interesse a trattarli bene ».

Non si può negare, per quanto a malincuore, che in questi ragionamenti ci sia qualcosa di vero; si tenga presente ad esempio, la crudeltà barbarica degli indigeni del tempo se non la indifferenza non solo verso l'uomo ma anche verso gli altri esseri animati. Conoscono forse tuttora, i cani dei negri, la carezza?

Il negriero britannico *Briton* — un solo esempio! — si trovava nel Benin; un capo indigeno rapì sotto gli occhi dell'equipaggio tre negri su una piroga che passava; due furono acquistati dalla nave ma il terzo, rifiutato perchè vecchio. Ebbene, portato senz'altro sulla riva gli venne mozzato il capo. E ancora nel 1828-29, a Badagry, non fu-

rono massacrati circa *ottocento* schiavi che l'equipaggio del negriero *Ponchecta* aveva rifiutato di acquistare perchè vecchi o ammalati? « Considerati roba inutile furono imbarcati dai Badagriani nelle piroghe, prima che noi partissimo, accoppati e buttati in acqua » (*Dow*, p. 245). Ed ancora oggi presso i Mori del Rio de Oro? « Questo schiavo! ma un giorno, finalmente, si finirà col liberarlo. Quando egli sarà troppo vecchio per valere o il cibo o i vestiti, allora sì! gli si accorderà una smisurata libertà. Per tre giorni egli stesso cacciato via dal suo padrone si offrirà di tenda in tenda; sempre più debole ». Non mangia; nessuno gli dà da mangiare. « Verso la fine del terzo giorno, sempre saggiamente si sdraierà sulla sabbia. Ne ho visto così, morire ignudi, a Juby. I Mori passavano accanto alla loro lunga agonia, ma senza crudeltà; ed i loro piccoli giocavano accanto a questo straccio umano e correvano ogni alba a vedere, per giuoco, se esso ancora si movesse. Ma non ridevano del vecchio servitore. Tutto era nell'ordine naturale delle cose, come se gli si fosse detto: *hai ben lavorato, hai diritto al sonno, va' a dormire*! Ed egli, sempre sdraiato, subiva la fame, che altro non apporta che la vertigine, ma non sentiva l'ingiustizia che sola tormenta. Rientrava grado a grado nella terra; calcinato dal sole e ricevuto dalla terra; trent'anni di lavoro e poi questo diritto al sonno ed alla terra » (Saint-Exupéry).[1] Si dica dunque ogni male della tratta « ma in essa, in definitiva, si riscontra un miscuglio di male e di bene; come in ogni altra cosa umana ». Così conclude Snelgrave, in modo per altro troppo ottimista; ma un argomento capitale si potrebbe addurre fra l'altro contro il vecchio negriero; le guerre fra tribù e tribù già esistenti, furono per altro fomentate dalla continua avidità dei negrieri, sfociando alfine nelle sistematiche razzie. Ed il traffico degli schiavi diventato, per forza, fine a sè stesso finì per sopprimere gradualmente, ogni altra attività negli abitanti della costa incitandoli a crescenti rapine, provocando e moltiplicando lutti che senza tale spinta sarebbero stati certamente minori. « *Nessun'altra attività è nota al*

---

1 Antoine de Saint-Exupéry, *Terre des hommes*, Paris, 1939, p. 117.

mio popolo — diceva un capo tribù al rappresentante britannico che voleva indurlo ad abolire il traffico di carne umana. — *Essa sola è fonte della sua gloria e della sua sicurezza. I canti del mio popolo celebrano le vittorie e le madri addormentano i bimbi con note di trionfo su un nemico ridotto in servaggio* »!

2. — Le navi.

Gli scafi adibiti alla tratta furono sempre di dimensioni limitate, ordinariamente, sino ai primi decenni del 1800. La stazza oscillava fra le 100 e le 300 tonnellate, in genere; ma non difettavano scafi minori come l'americano *Sanderson* od i francesi *Furet* e *Finette* sulle 40 tonn.; come la *Maria* sulle 30 tonn.; come il nantese *Postillon* di 15 tonnellate, che traversava, a quanto pare, anch'esso bravamente l'Atlantico con *venti negri* a bordo; fu barattato all'Isola Principe contro.... un negro! Scafi ancora più piccoli troviamo anzi elencati, come il *Rio Pongo*, di 10 tonnellate, ma certamente essi navigarono solo in cabotaggio, insieme a battelli non pontati, che ci risultano adoperati solo nella costa del Brasile.

Tali limitate dimensioni erano conformi all'uso marinaro del tempo; bisogna però osservare che specifiche considerazioni di ordine commerciale inducevano anche a non superarle. Nel XVII secolo difatti, riusciva ancora possibile, in costa d'Africa, raccogliere in due o tre settimane un grosso carico *proveniente generalmente dalle regioni immediatamente retrostanti*. Ma già un secolo dopo, acuitasi la concorrenza, spopolatesi tali zone vicine, occorreva trarre la merce umana dal più lontano entroterra. Le lunghe marce forzate ed i disagi conseguenti rendevano inoltre necessario far riposare lungamente gli schiavi, prima della traversata, per rinvigorirli fisicamente. Tutto sommato dunque poche settimane non bastavano talvolta ad ottenere un centinaio di negri. Rimanere parecchi mesi in vista delle coste, in attesa del pieno carico, equivaleva ad anemizzare l'equipaggio; equivaleva anche ad esporre alla nevrastenia

ed al suicidio i negri i quali ritenevano, in genere, che gli europei fossero antropofagi bevitori di sangue. Tanti indigeni varcavano il mare e nessuno più era tornato! che cosa mai poteva accadere di loro se non il massacro? Ecco perchè le grandi navi erano rare in questo traffico; ciò nonostante se ne ricordano quattro nantesi che sorpassarono nel 1700 le 400 tonnellate unitarie. Naturalmente la portata aumentò negli ultimi decenni della tratta ma ne diremo meglio dopo. Gli inglesi comunque, gente pratica, erano presto addivenuti ad una specializzazione; mandavano navi da 120 tonnellate lungo il litorale dal Senegal al Volta; scafi più grandi in Costa d'Oro che costituiva il mercato più attivo.

L'attrezzatura di questi velieri è quanto di più vario si può immaginare; dalla goletta, al brigantino, alla nave ecc. ma non sembra ci sia stato uno sforzo prima dell'abolizionismo per creare un *tipo negriero*. Le memorie del empo ci tramandano che le opinioni dei capitani variavano molto a questo riguardo; alcuni ricercavano la maggiore possibile capacità di stiva piuttosto che qualità manovriere; altri volevano invece navi rapide per ridurre la durata della traversata. Il traffico comunque non esigeva allora scafi eccellenti; un veliero già alquanto logorato da altre navigazioni di lungo corso, poteva perfettamente in Francia finire la carriera come negriero. In Inghilterra invece le navi erano in maggioranza espressamente costruite per la tratta; [1] ciò nonostante esse si logoravano presto; la loro vita, per i mari tropicali nei quali operavano e per i carichi che trasportavano, ben difficilmente eccedeva dieci anni durante i quali effettuavano sei viaggi completi, *tutto al più*.

La nave negriera non differisce nell'aspetto esterno da qualsiasi altro veliero del tempo; l'interno presenta al contrario caratteristiche speciali. L'alloggio equipaggi, ridotto alla più semplice espressione nonostante la gente imbarcata sia più numerosa, è a poppa: nella camera, sopra la quale si trovano le cabine non molto ampie del capitano e degli

---

1 LINDSAY, *History of menhant shipping*, Londra, 1874, vol. II, pp. 248-249.

ufficiali. A poppa sono gli organi vitali della nave; il timone e la Santa Barbara alla quale si accede direttamente dalla camera; la difesa e la condotta della nave sono concentrate in questa specie di fortezza eventuale, perfettamente isolata dall'interponte degli schiavi che viene del resto chiuso durante la notte mediante solidi boccaporti. Lo spazio maggiore è riservato naturalmente al carico. Al riguardo, daremo in seguito più ampi elementi; per ora varrà aggiungere che il problema dello *stivaggio* a bordo è reso più complesso dalle caratteristiche assolutamente svariate delle tre qualità di carico da imbarcare nei tre momenti del viaggio: *merci destinate ad essere barattate contro negri, in uscita dall'Europa o dall'America; schiavi avviati verso il nuovo mondo; derrate deperibili e di alto valore, nel viaggio di ritorno verso l'Europa, semprechè la nave sia ivi destinata.*

Formidabile è invece l'armamento in vista delle insidie del traffico; in vista dei frequenti attacchi di pirati e di corsari; nella prima metà del secolo XVIII una nave francese da 200 tonn. porta in genere da 15 a 18 bocche da fuoco.

Scelta la nave occorre arredarla per la lunga traversata; di tutti i viaggi al lungo corso quello *triangolare*, imposto dall'esercizio della tratta alle navi armate nei porti europei, è certamente il più complesso. Dall'Europa alla Guinea (nel senso più esteso della parola, ossia sino al Golfo di Biafra) sono necessari in media da 1 a 3 mesi; per l'Angola la media ascende da 2 mesi e mezzo a 4. Naturalmente qualche traversata è stata anche più lunga (Dubois, ad esempio, con la *Sainte Anne*, ci mise 5 mesi e 18 giorni da Saint Malo a Cabinda; la *Nymphe*, nel 1739, 5 mesi e 8 giorni da Nantes a Loango) ma la media è quella citata. Sulla costa africana la raccolta e imbarco degli schiavi esige da un mese a sei, talvolta, anche più; dall'Africa alle Antille ci vogliono ancora due o tre mesi di navigazione; talvolta quattro; mentre per vendere il carico ed imbarcare la merce per il ritorno occorrerà sostare in America parecchio tempo: da un mese, minimo molto raro, a quasi un anno in casi eccezionali. Da 2 e mezzo a 3 mesi occorrevano per il viaggio di riorno. Sono medie basate su

circa 150 testi esaminati dal Vignols;[1] si tenga inoltre presente, al riguardo, che di circa 800 navi che nel XVIII secolo partirono da Nantes per la tratta, *tre* soltanto riuscirono ad effettuare il periplo in meno di 365 giorni ma tutte e tre appartenevano a grandi aziende armatoriali che avevano ridotto al minimo la sosta in Africa ed in America avendo nel continente nero depositi già zeppi di negri ed agenti fissi, alle Antille, che s'incaricavano della vendita. La media oscilla in definitiva su quindici-diciotto mesi; essa è frequentemente sorpassata. Lunghissima traversata dunque ed effettuata in gran parte in zone nelle quali non esistevano cantieri; nonostante i limitati bisogni del veliero del tempo, la difficoltà di riparare avarie può quindi compromettere tutto il viaggio. Cosicchè i capitani fanno ampie provviste di vele, cavi, ancore; ed i più prudenti arrivano anche ad imbarcare un albero di rispetto, solidamente assicurato in coperta. Problema ugualmente complesso è quello dei viveri sia per l'equipaggio europeo sia per provvedere, sin dall'Europa, a qualche elemento essenziale del nutrimento degli schiavi che non riuscirà agevole procacciarsi in Guinea.

3. — Gli equipaggi.

A parità di dimensioni gli equipaggi sono nettamente più numerosi di quelli di qualsiasi altra nave al lungo corso; nella seconda metà del secolo XVIII si conta in media sui negrieri francesi, *un uomo* — stato maggiore compreso — *per cinque tonnellate di stazza*. Questo in tempo di pace perchè quando il paese è in guerra il numero viene

---

1 Vignols, *La campagne negrière de la Perle* ecc., già cit., p. 55. Dirò sin da ora che la maggior parte dei particolari sulla tratta contenuti in questo studio sono ricavati, quando non sia altrimenti indicato, dalle seguenti opere essenziali: *a*) Ghersi, *La Schiavitù*, Cedam ed.; *b*) Gaston-Martin, *L'ère des négriers (1714-1744)*, Alcan, Parigi, 1931, importante per la tratta francese; c) George Francis Dow, *Slave ships and slaving*, Salem, 1927, importante per la tratta americana e britannica insieme all'opera seguente; *d*) John R. Spears, *The american slave trade*, New York, 1901. Sono stati consultati inoltre: Charles de la Roncière, *Nègres et négriers*, Paris, nonchè i ricordi del capitano Canot, *Adventures of an african slaver*, Londra, 1931. Cfr. anche le voce *Schiavitù*, nella «Enciclopedia Treccani».

molto aumentato. Precauzione naturale, comunque; perchè frequenti erano difatti gli incontri di corsari; mentre in costa d'Africa, fra navi di bandiera europee, la forza, tante volte è legge; sia infine per colmare i vuoti lasciati dalle rivolte ma anche e più dall'elevato tasso di mortalità naturale. Insalubre, malsana è in molte sue parti la costa d'Africa, specialmente durante la stagione delle piogge; dura la traversata alle Antille cosicchè la media di morti per cause naturali raramente scende al disotto di un terzo per gli ufficiali, di un quinto per la bassaforza. Non mancano naturalmente casi più tragici; nel 1741 ad esempio la *Nymphe* ha 28 morti su 45 persone imbarcate; nel 1750 la *Deux Pucelles* perde tutti gli ufficiali; ma la media è quella: da sei a dieci morti per ogni traversata su un equipaggio completo di 40 uomini.

Nel capitano, veramente padrone a bordo dopo Dio, in tutta la più ampia eccezione della frase, predominano, secondo l'uso del tempo, le cognizioni pratiche su quelle teoriche. Secondo l'uso del tempo! Non dimentichiamo difatti che il bagaglio scientifico del navigante era dovunque molto lieve, ancora nei primi del secolo scorso. Ricordiamo un solo esempio; il corredo teorico richiesto ai candidati a capitani mercantili a Ragusa, in Dalmazia era contenuto in un breve manoscritto che essi « religiosamente » si tramandavano. La « prima domanda, per esempio, invitava l'esaminato ad enunciare i più acerrimi nemici ch'egli avrebbe dovuto affrontare nella sua futura carriera di capitano ed a questa domanda doveva rispondere: *La lungaggine del letto e della tavola*! Gli si domandava poi che cosa gli sarebbe occorso in un pericolo per salvare la nave e dovea soggiungere: *Testa, fede e coraggio!* Data quindi la definizione della latitudine, alla domanda: Si sa che cosa sia la longitudine? doveva dire: *Nè si sa nè si saprà giammai!* ».[1]

---

1 Giuseppe Gelcich, *Cenni per la storia degli studi nautici a Ragusa*, nel: « Programma della i. r. Scuola Nautica di Ragusa per l'anno 1900-1901 », p. 14. Naturalmente i calcoli erano spesso erronei; gli errori di 50 leghe, ad esempio, in un percorso di sessanta o settanta giorni, anche da parte di ottimi piloti, non erano inconsueti. Nel 1772 la Flore, del Capo Français a Saint-Pierre et Miquelon sbaglia di 137 miglia in venti giorni; nel 1750 una flotta francese, dopo venti giorni dalla

Manovratori esperti dunque questi capitani negrieri; profondi conoscitori della costa d'Africa e d'America; ma non mancano talvolta di cultura generale; ed a terra sanno essere spesso eleganti e mondani. Religiosi anche, non di rado, lo si è visto, per quanto proclivi nel tempo stesso ai pregiudizi. Così quel capitano francese che, vegliando nella sua cabina in porto e sentendo scricchiolare la paratia nota nel giornale di bordo: « *Una mano invisibile ha urtato duramente le tavole. Voglia Dio che ciò non sia presagio di eventi dannosi!* ». O come il capitano americano Davide Lindsay che prima di partire per una spedizione negriera sempre consulta un astrologo per conoscere il giorno e l'ora più propizi per mettere alla vela.

No! non sono tutti bruti, completamente bruti questi negrieri, come normalmente si crede, come una leggenda generalizzata si è compiaciuto di diffondere. Di certo il cuore lo hanno ricoperto di pelo, di certo rimangono impassibili davanti le sofferenze del carico umano. Ritorneremo ancora sulla questione; basterà qui solo affermare che la vita del mare è sempre dura allora per tutti; del resto la loro impassibilità rimane uguale, costante, davanti i frequenti pericoli delle traversate. Il capitano naturalmente è anche agente commerciale dell'armatore, secondo l'uso dei tempi. La sua paga non è eccessiva (da 100 a 250 lire francesi) ma è largamente arrotondata dalla paccottiglia, dalla merce e dai negri che gli è consentito imbarcare senza pagare il nolo nonchè da una commissione sul ricavato della vendita, che va dall' 1 al 3 % sulle navi francesi ed al 6 % su quelle britanniche. Altri premi, in misura varia, venivano corrisposti al capitano ed al medico qualora la mortalità fosse stata inferiore ad un tasso determinato.

Lo stato maggiore, data la lunghezza ed i rischi del viaggio, deve essere alla partenza al completo. In generale, per una nave di 200 tonn. e 40 persone di equipaggio, si im-

---

partenza dalla Francia, voleva approdare a Santiago del Capo Verde ma non poteva trovarla.... trovandosi all'ovest di essa, con 4 gradi di longitudine di errore. Dovette proseguire per Rio de Janeiro. Gli errori di 400 o 500 miglia, in longitudine, non erano rari nelle traversate dall'Europa alle Antille. E così via; cfr. ARMAND HAYET, *Dictons et tirades des anciens de la voile*, Paris, pp. 23-24.

barcano un secondo, due altri ufficiali, due allievi; questi ultimi, senza paga, scontano spesso in tal modo peccatucci o peccatacci di gioventù. Personaggio importante è il medico; non costituisce una sinecura la traversata negriera date le insalubrità della costa; date le condizioni di igiene create da questo ammassamento umano in così piccolo spazio; gente nutrita male ordinariamente, con viveri salati e legumi secchi, spesso avariati. Inutile dire che il medico non è mai una celebrità; si tratta di un *empirico* piuttosto che di un sanitario fornito di regolari diplomi. Ma non dimentichi il lettore che anche questo è l'uso del tempo. Nel secolo XVIII — ricorda Jack La Bolina — i sanitari a bordo erano poco meglio che *barbieri*; « alcuni capitani inglesi si ribellavano ad imbarcarne. Chi ha letto *Roderick Random* ricordi la scena in cui il secondo medico della nave ammiraglia casca in mare; e l'ammiraglio che non volendo perdere strada, ordina all'ufficiale di guardia di procedere appena gli dicono che l'*uomo in mare*, lungi dall'essere, come si credeva, un *gabbiere*, altro non è che un *inutile medico. Quell'episodio è storico.* Nelle campagne del periodo napoleonico il vieto pregiudizio contro i medici svanì e dopo il 1815 l'aumentata paga agli ufficiali sanitari fu cagione che i medici di nave si reclutassero fra gente sempre più colta. È voce che Giorgio Des Geneys nominasse il suo barbiere, capo medico della marina sarda; ma ciò non impedì che buoni e colti giovani usciti dalle Università di Genova e di Cagliari andassero medici a bordo. La cultura vince sempre ».[1]

La pratica ha reso comunque abituale, al medico del negriero, le malattie principali: scorbuto, diarrea, tutte le varietà di febbre maligna, ecc.; egli sorveglia i rifornimenti di viveri; presiede, quando non le applica personalmente, alle punizioni corporali necessarie per incutere nell'animo del negro il timore della rivolta. Non di rado i capitani avevano la mano pesante; era quindi necessario il tecnico perchè il castigo fosse proporzionato alla colpa sino al limite del danno irreparabile della merce. Sui negrieri fran-

---

[1] Augusto Vittorio Vecchi, *Storia generale della marina militare*, Livorno, 1893, vol. II, p. 130.

cesi la legge disponeva anche l'imbarco del *cappellano* ma essa quasi mai era rispettata a Nantes mentre invece le navi armate a Saint Malo ne portavano. Ma non si tratta certamente di *apostoli*; nel giornale nautico del *La Legère* incontriamo l'abate Darquénaux ricondotto in Francia ammanettato e con i ceppi ai piedi, per aver dato mano ad un tentativo di ammutinamento.

Anche lo stato maggiore ha diritto all'imbarco di una paccottiglia; non così i sottufficiali i quali sono scelti con molta cura: nostromo, un pilota o due, capo cannoniere, cuoco ed infine il *bottaio* che è il meglio pagato. La sua importanza è in funzione della enorme quantità d'acqua che occorreva trasportare per l'uso di 400-500 persone durante tre o quattro mesi sotto il caldo dei tropici; che le botti puzzino o l'acqua si corrompa; che esse colino ed è la sete in pieno mare! Il resto dell'equipaggio è costituito da gente senza specialità: gabbieri e cannonieri nello stesso tempo; gente reclutata di regola nelle taverne e che non sempre è di buona qualità. Ad ogni scontro con i pirati una parte passa a bordo dell'avversario; continue sono le diserzioni; necessarie spesso le punizioni. Ma la vita a bordo di un negriero non ha nulla di particolarmente attraente nè le paghe, per quanto superiori a quelle di altre navi, sono eccessive; la traversata in costa d'Africa è piena di disagi oltre che di pericoli. In uscita dall'Europa non è possibile ad esempio imbarcare molta acqua perchè la stiva è piena di merce; non è raro quindi che questo liquido vitale sia razionato durante questa prima parte del viaggio. Un marinaio, su un negriero inglese, racconta di aver trovato l'espediente di leccare la mattina la rugiada depositatavi sulla ossatura della gabbia delle galline; ma il suo segreto venne scoperto ed egli non ebbe più il monopolio di questo modo di rinfrescarsi.

4. — Incetta del carico umano.

La nave negriera ha dunque iniziato nel porto americano od europeo di partenza il suo armamento. L'equipaggio è imbarcato; la stiva è piena della merce destinata ad essere *scambiata* verso una contropartita di carne umana.

Perchè la *tratta dei negri si espleta sempre col baratto*; questo metodo si è tanto generalizzato che anche ogni transazione fra gli europei in costa d'Africa è fatta non per denaro ma mediante scambio di merci.

La nave ha anche fatto i viveri; separatamente per lo stato maggiore, per l'equipaggio, per i negri. Per il primo, roba fresca, per quanto possibile: burro, pollame e altro bestiame; talvolta il cuoco riesce a fare a bordo il pane. Per l'equipaggio preponderano i cibi salati; lardo e bue, ed i legumi; per i negri qualche po' di lardo o carne salata con i quali verranno più che altro conditi i cibi vegetali a loro in prevalenza destinati nonchè abbondanti provviste di orzo.

La merce di scambio per i negri varia poco, in sostanza, durante i secoli della tratta; conterie (fra cui anche specchietti ecc.) tessuti, alcole; armi in genere, tabacco ecc. Ma l'importanza di queste categorie fondamentali di prodotti si sposterà col tempo come vedremo meglio dopo. La qualità comunque andrà diventando sempre migliore; i gusti dei capi negri non solo si raffineranno ma essi impareranno a proprie spese quanto sia necessaria la diffidenza verso i trafficanti europei.

Ecco, comunque, quanto veniva pagato per uno schiavo, nel 1801, quando i prezzi erano già alti: « nove pezze di cotonate varie di lunghezza variabile fra m. 12,74 e m. 16,38 ciascuna; 52 fazzoletti; una grande padella di ottone; due moschetti; venticinque barilotti di polvere; 100 pietre focaie; due sacchetti di pallottole, venti coltelli; quattro pentole di ferro; quattro cappelli; quattro berretti; quattro coltellacci; sei collane; quattordici galloni di brandy ». Costo totale di tutta questa paccottiglia, 25 dollari.

Così un negriero americano. Mentre il giornale di bordo del nantese *Affriquain* (secolo XVIII) segnala di aver pagato per 21 negri e 2 negre: « polvere in piccoli barili da 10 a 12 libbre ciascuno; fucili e moschetti; coltelli fiamminghi a manico di legno; caldaie e padelle di rame grandi e piccole; tele e cotonate varie; fazzoletti di Morlaix; pani di Saint Yago (?); piatti e vasi di stagno, acquavite; barre di ferro ». Si noti che gli articoli variavano secondo le località della Costa, poichè i negri non avevano dovunque

i medesimi bisogni nè gli stessi gusti. Si parte dunque dall'Europa carichi di merce di tratta; i negrieri inglesi usavano scalare a Sestre, i Francesi a Madera o Teneriffa, per imbarcare vino, acqua, frutta, ecc. ma i veri preparativi cominciano per i francesi in rada a Gorea. È là che il capitano, qualora non sia legato da formali istruzioni dell'armatore, decide, conversando con i sensali, il punto della costa nel quale dovrà iniziare gli acquisti; dato che il prezzo degli schiavi varia non solo secondo gli anni o le stagioni ma anche in relazione alla abbondanza dei negri e dei negrieri. A Gorea o al Capo Verde si completano i rifornimenti destinati al nutrimento degli schiavi; farina di manioca, vegetali, miglio, carne di tartaruga seccata talvolta; sempre acquistati naturalmente col baratto.

Si riparte navigando per rilevamenti; arrivati nel luogo designato, il negriero avvisa la costa con un colpo di cannone. D'ordinario una piroga viene a riconoscerlo; vi prende imbarco un ufficiale che è condotto in amaca presso il re indigeno col quale si dovranno poi regolare sia i diritti da pagare per potere iniziare la tratta sia il prezzo dei negri. *Re indigeni?* Coloro che i negrieri in tal modo definiscono altro non sono che capi tribù, tirannici e barbari, che hanno cominciato a razziare schiavi sin da quando il traffico si è rivelato rimunerativo. Talvolta ossequiosi e pieni di cure offrono ai capitani intera ospitalità, vogliono alloggiarli e nutrirli; talvolta, crudeli, trattengono in ostaggio marinai ed ufficiali scesi a terra; esigono riscatti sotto il pretesto, probabilmente esatto, che altri capitani li hanno truffati. Il capitano del *Furet*, cutter di 45 tonn., è stato nel 1769 « all'improvviso catturato da una banda di negri che lo spogliarono e lo trassero, con le mani legate dietro il dorso, a due leghe entroterra. E la banda, ucciso il nostromo e domato il resto dell'equipaggio incapace di difendersi perchè ammalato, si impadronì quindi della nave ». L'equipaggio della *Lévrette*, nel 1750, fu trattato anche peggio, « li spogliarono tutti lasciandoli errare per la sabbia; alla misericordia di Dio e del tempo »!

No! l'opinione generale dei negrieri è che non bisogna affatto fidarsi dei capi indigeni; non manca per altro qualche eccezione; i giornali di bordo delle navi armate a

Nantes elogiano il Re Pitre, di Misurada, che esercita sulle tribù vicine una certa sovranità; che è piuttosto probo; che mantiene relazioni di amicizia con gli europei ed ha anche affidato al capitano Giacinto Normand il nipote Cremon, detto Telemaco, « per farlo educare in Francia e ricondurlo in seguito a regnare in paese ». Ma si tratta di eccezioni.

Avendo dunque raggiunto la zona della tratta; dato fondo al largo della barra o possibilmente in un estuario, il capitano preparava usualmente un ricevimento in onore dei capi indigeni i quali venivano a bordo ad ubbriacarsi ed a percepire i diritti. Trafficare sulla costa degli schiavi ha sempre richiesto molte formalità e molti doni. Ecco difatti dal giornale dello *Actif*, di Nantes, arrivato il 21 di giugno 1821 a Calabar: « Alle 11, il re, accompagnato dal seguito, salutato con tre colpi di cannone ed il gran pavese, è salito a bordo. A poppa lo attendeva il pranzo di cerimonia. Vi è rimasto sino alle 14, togliendo dalla tavola una parte dei cibi per inviarli alla regina. Alla fine del pasto gli sono state consegnate 180 pezze di tessuti, 50 sbarre di ferro, 40 fucili, 37 barilotti di polvere, pietre focaie, 30 litri di acquavite, 20 *canevettes* (?). È partito col medesimo cerimoniale dell'arrivo.... Il giorno dopo è venuto a pranzare...; nel pomeriggio è tornato con una negra, in regalo al capitano;... dopo di che i mercanti di schiavi poterono venire a bordo per iniziare la tratta. Prima era espressamente proibito a qualsiasi piroga di avvicinarsi alla nave per trafficare. Vennero il giorno dopo i dignitari per i regali loro dovuti ».[1] Talvolta il cerimoniale mutava; più completa ed interessante è la relazione della *Albion-Frigate*, inglese, recatasi nel 1746 a Bonny; la riportiamo perchè pienamente essa dimostra le lungaggini del traffico e la inalterabile pazienza che questo richiedeva. Dato fondo davanti il paese « salutammo con sette colpi il re negro.... Andammo quindi a terra ad ossequiarlo e comunicargli che volevamo trafficare ma ci fece capire che chiedeva, come regalo, una barra di ferro per schiavo, mentre si lamentò

[1] L. Vignols, *Une expedition negrière en 1821*, in: « Revue de l'histoire des colonies françaises », maggio-giugno 1928.

delle nostre pentole, collane ecc. perchè poco richieste in quel tempo.

« Il giorno dopo avemmo una conferenza col re e con i maggiorenti del luogo; dalle 15 a notte senza alcun risultato; insistendo loro per fissare il prezzo di ogni schiavo di sesso maschile in 13 barre di ferro e dieci per ogni femmina; giuravano di non potere chiedere meno dato il gran numero di navi che di recente avevano acquistato schiavi; cosicchè ne avevano pochi. Il re ci trattenne a pranzo; la mattina dopo mandò a chiedere un barile di brandy offrendo di calcolarlo a due barre per gallone; alle 10 scendemmo nuovamente a terra per discutere ma senza nulla concludere ». E così si tira avanti per quattro giorni fino a quando l'accordo viene stipulato sulla base del numero di barre anzidetto per ogni maschio e di una barra in meno, sostituita da due anelli di ottone, per ogni femmina.

« Pioveva a dirotto la mattina successiva: ma alle 11 il re venne a bordo accompagnato dai più alti dignitari, in tre piroghe. Rendemmo gli onori con sette colpi. Egli indossava un abito rosso; ricamato di oro ed argento; portava un bel cappello ma i piedi erano nudi.... Li rimpinzammo di brandy e punch sino alla notte: sino al punto che cominciarono a discorrere e schiamazzare in modo insopportabile, fra di loro. Ma si misero d'accordo alla fine ed il re ordinò al banditore pubblico di proclamare che ci era dato il permesso di trafficare.... Facemmo loro i doni consueti:... servimmo quindi la cena. Era comico ed urtante, nel tempo stesso, osservarne il comportamento: tutti, re e cortigiani, facendo un confuso clamore, parlando insieme e vuotando i piatti non appena portati in tavola; ciascuno rimpinzandosi di carne e salati e riempiendosene anche le tasche, specialmente di prosciutto e lingua; buttandosi sul cibo con le mani. Dopo essersi ingozzati sino a scoppiare, di cibi e bevande, tornarono a terra salutati da sette colpi, col cannone. Due giorni dopo vennero a bordo i primi trenta schiavi » ecc.

Questo dunque in sostanza il rituale, più o meno complicato della tratta; cerimoniale che varia naturalmente secondo i casi ed i luoghi; le operazioni comunque procedono *sempre lentamente*; il tempo, in costa d'Africa non ha mai

avuto eccessivo valore. Il negriero deve inoltre generalmente assoldare gente del posto; una piroga con l'equipaggio, due servi, un messaggero; un suonatore di gong per annunziare l'inizio del traffico; altra gente per aver cura degli schiavi a terra; una donna per portare acqua; la lavandaia ecc.

E le operazioni necessitano sempre, per trattare con i capi indigeni, la mediazione di sensali o interpretri; avventurieri caucasei talvolta, disertori di altre navi o attirati dalla prospettiva di grandi guadagni e venuti a finire nelle rade o negli estuari paludosi; negri locali o meticci più spesso. I quali vogliono essere ben pagati; è invalso anzi l'uso di rimettere ai sensali indigeni biglietti di attestazione dei servizi resi, da presentare agli altri capitani che vengono per la tratta. Ma poichè essi non sanno leggere, si può bene immaginare quali commendatizie vengano presentate. Si ascolti ad esempio lo scrivano del francese *Affriquain*: «Un negro chiamato *Compare* ci ha fatto vedere tutti i suoi attestati, nei quali ci si avverte di non scendere a terra; perchè gli indigeni sono ladri *ma il più gran ladro è appunto Compare*»! Tutti questi interpreti vengono in piroga ad offrire i servizi non appena la nave ha dato fondo: mentono spudoratamente; intascano quanto trovano a portata di mano; non sempre consegnano i negri promessi; aiutano al bisogno a saccheggiare i depositi a terra loro affidati. Intermediari ciò nonostante indispensabili, per la conoscenza del paese e per la fiducia che spesso godono da parte dei capi locali.

Comincia dunque la raccolta dei negri; sono interessanti alcune considerazioni. Negli albori della tratta i negrieri potevano soltanto contare su pochi schiavi tenuti *legalmente* in servaggio, secondo le costumanze africane, dagli indigeni della costa. E cioè: sulla gente lasciata in vita dopo la vittoria contro le tribù vicine; o sugli individui debitori o adulteri che la legge consentiva di ridurre in schiavitù a vantaggio del creditore o del marito ingannato. In quel torno inoltre la coscienza universale, se non proprio quella dei negrieri, imponeva una certa onestà nel traffico. Poco noto è l'episodio di Smith, comandante del *Rainbowe* di Boston. Correva allora il 1645; unitosi ad altri capitani

di legni londinesi egli attaccò un villaggio negro — *era di domenica* — sotto il pretesto di vendicare offese ricevute. Come risultato gli toccarono in sorte due schiavi. Ma tornato in patria venne a diverbio con l'armatore e si finì in Tribunale col risultato che, esposte le vicende della traversata, il magistrato accusò il capitano di omicidio, ratto ed infrazione della legge religiosa che impone la vacanza festiva. Smith potè scamparla solo dimostrando che la Corte non era territorialmente competente dato che il delitto era avvenuto all'estero, in costa d'Africa. Ma i *due schiavi dovettero essere rimandati a casa.* Tanto almeno fu sentenziato; che i due disgraziati siano poi effettivamente tornati in patria noi non garantiremmo.

Ma un traffico così limitato non poteva dare grandi risultati data la crescente richiesta di mano d'opera di colore. Ed ecco allora il secondo passo. I negrieri non erano mai stati eccessivamente schizzinosi circa i diritti del venditore alla proprietà dello schiavo; si ricorda per altro che talvolta era stato rifiutato l'acquisto essendosi appreso che i negri portati in vendita erano uomini liberi *rapiti e così ridotti in servaggio.* Ma tali scrupoli furono ben presto sormontati; i negrieri, *dopo il 1750*, annunziarono che qualunque persona offerta in vendita, purchè fisicamente idonea, sarebbe stata acquistata senza indagini retrospettive. Ciò aprì immensi orizzonti alla gente della costa; sino allora gli schiavi erano stati venduti quasi esclusivamente dai principotti indigeni; ma adesso chiunque si sentiva l'animo di darsi al brigantaggio poteva acquattarsi presso i piccoli corsi d'acqua ed i villaggi, saltare addosso al primo disgraziato isolato e venderlo. Ed i capi tribù presero anche l'abitudine, in tempo di magra, di vendere i propri sudditi.

Il carpentiere James Town, nel corso della nota inchiesta parlamentare britannica sulla tratta, svoltasi verso la fine del secolo XVIII, dichiarò che, trovandosi nel fiume Gallinas, un negro era venuto a vendere uno schiavo a bordo. Ma tornando a terra, in piroga, altri quattro negri gli saltarono addosso, lo spogliarono delle merci ottenute e legato come un salame lo portarono schiavo sulla stessa nave a venderlo al capitano che aveva assistito alla scena. Al largo di Piccaninni Sestus, nel 1769, un noto mercante

di schiavi, tale Ben Jonson, aveva venduto una ragazza da lui stesso rapita. Ma i congiunti della schiava lo assalirono e lo vendettero a sua volta al capitano della medesima nave che, pur conoscendolo benissimo, lo acquistò. *Sono un grande mercante* — gridava dibattendosi lo sciagurato — *certamente mi lascerete libero!* Ed il capitano: *Siate pure chi vogliate; ma è certo che se loro vi vendono io vi acquisto!* Ecco la evoluzione nella mentalità dei negrieri; rapire, di persona, certamente no! ma acquistare per altro ogni negro portato in vendita, in qualsivoglia modo catturato. « *Che cosa mai volete che mi importi come li prendono, questi schiavi?* — diceva Marsh, fattore di Cape Coast — *dato che io legittimamente li acquisto?* ».

Cosicchè, in questo secondo stadio, la maggioranza del carico è costituita da individui in tal modo ridotti in schiavitù. Ma la richiesta aumenta ancora; d'altra parte i quantitativi sempre maggiori di negri acquistati da ogni nave vengono allora usualmente imbarcati subito dopo l'acquisto e mantenuti a bordo in attesa di completare il carico. Occorre dunque non prolungare troppo la sosta per mantenere la merce in buone condizioni. Ed i negrieri si lambiccano il cervello per vivificare il traffico, armando battelli per il ratto; incitando ed aiutando un capo tribù a vendicarsi di qualche altra tribù vicina; suggerendogli che individui ben portanti, suoi sudditi, mirano a detronizzarlo; coltivando l'amicizia degli stregoni indigeni, perchè gettino accuse di maleficio; indicando ai mariti gli ipotetici amanti della moglie; inducendo le mogli stesse ad usare ogni seduzione per attrarre qualche giovane e farlo scoprire sul fatto.

Con un processo logico si addivenne così gradualmente al terzo metodo che si rivelò di gran lunga più efficace: *la razzia*. L'uomo bianco incitò alfine le tribù della costa ad effettuare spedizioni nell'interno per trarre in servaggio le popolazioni. Sembra che il sistema, rapidamente generalizzatosi, abbia avuto inizio nel 1757; Bowman, deponendo davanti la nota Commissione Parlamentare Britannica, dichiarò che dal 1776 egli forniva agli indigeni del fiume Scassus armi per razziare nel retroterra. Le trombe suonavano, si adunava una banda alla quale venivano di-

stribuite le armi; la spedizione partiva verso un villaggio vicino che veniva attaccato di notte all'improvviso ed incendiato; i vecchi trucidati; i giovani ridotti schiavi. E verso la fine del secolo decimottavo queste razzie appunto, chiamate eufemisticamente guerre dai negrieri, costituirono la fonte principale del mercato, per quanto i vecchi metodi fossero tutt'altro che trascurati. Le piccole e miti tribù dell'interno, stabilite sulla sponda dei fiumi, dedite all'agricoltura, diventarono subito preda dei pirati della costa i quali si spinsero sempre più avanti nel cuore del continente nero; la passione per il sangue divenne tale nei razziatori da superare anche la loro ingordigia. « Finirono col torturare sino alla morte così per semplice sadismo anche molti schiavi in buone condizioni che avrebbero potuto benissimo vendere ». E gli europei non si contentarono di fornire le armi; discesero talvolta anche più basso.

Storico è l'episodio seguente: nel 1767 sei negrieri britannici si trovavano radunati nel fiume Calabar. Su due isolotti dell'estuario sorgevano i villaggi di Vecchio Calabar e Nuovo Calabar; gli abitanti, pur della medesima razza, si odiavano a morte; essendo per altro ugualmente forti, nessuna parte poteva sperare di prevalere sull'altra. Ma col tempo un certo vantaggio si rivelò a favore di Nuovo Calabar per il quale propendevano i negrieri.

Le sei navi erano dunque intente a raccogliere schiavi ma il traffico languiva; si pensò allora ad un.... bellissimo inganno; invitare a bordo disarmati, per trattare la pace, tutti gli uomini validi di Vecchio Calabar. I quali aderirono, molto più che i capitani inglesi garantivano « *sull'onore, la protezione da ogni offesa durante le trattative ed il ritorno in sicurezza a terra* ».

Il vecchio capo Efraim, impossibilitato ad intervenire personalmente inviò tre suoi fratelli. Ed il giorno fissato dieci piroghe con una trentina di uomini a bordo per ciascuna, si recarono al tranello; il rum corse a fiotti; l'attacco, al momento propizio, cominciò sul *Duke of York*. I negri furono posti ai ferri o uccisi; le piroghe incendiate; quegli indigeni che riuscirono a saltare in acqua furono in maggioranza fucilati dalla gente di Nuova Calabar che,

per precedenti accordi, stava in agguato fra le piante della riva. Successo completo! Gli abitanti del Nuovo Calabar andarono a bordo a riscuotere il premio pattuito per ogni negro consegnato in vita; ma lì, il loro capo ottenne uno dei fratelli di Efraim, in cambio di uno schiavo, e gli mozzò senz'altro il capo. Come risultato di questo tradimento ad ogni nave spettarono da 25 a 30 schiavi, un terzo dei quali per altro acquistato dalla gente del Nuovo Calabar che li aveva catturati in acqua. Gli altri due fratelli di Efraim riuscirono poi ad evadere dalle Antille ed arrivarono a Bristol, dove il Tribunale li dichiarò liberi sentenziando che fossero rinviati in Africa (SPEARS cit., pp. 58-60).

Si è digià accennato che i negrieri usavano imbarcare senz'altro gli schiavi non appena acquistati e che la lunga attesa per completare il carico li deprimeva. Per evitare tali inconvenienti molti capitani costruivano invece a terra il campo, ossia qualche capanna ed un deposito di merce entro un recinto di palizzate. Gli schiavi erano ivi gradualmente raccolti e mantenuti in *fosse* coperte da tronchi d'albero con un tetto di ramaglie, od anche nelle capanne; ivi attendevano, i ferri ai piedi ed al collo, il momento di essere trasferiti a bordo per la partenza. « Questi pestilenziali depositi sono così nauseanti che occorre, ogni giorno, farne uscire i negri sotto pena di asfissia; la mortalità vi è intensa fra gente che, sia allo stato libero sia in ischiavitù, non aveva dapprima vissuto che all'aria completamente aperta ». Il campo, presidiato da una parte dell'equipaggio, è tenuto sotto i cannoni della nave; il secondo di bordo lo comanda conducendo insieme al comandante, il traffico. « Bisognerebbe poter rendere il carattere provvisorio di accampamento di tutti questi impianti; la precarietà ed i disagi delle capanne e delle fosse; la nervosità permanente che vi regna sia per le preoccupazioni del traffico, sia per la continua minaccia di rivolte od anche di aggressioni e di ruberie da parte degli indigeni liberi. Il negriero vi conduce una strana esistenza, tagliata da interminabili pelebre, da infiniti mercanteggiamenti, da ubbriacature e pranzi di feste. L'equipaggio entra in relazione con le negre locali o con le schiave più seducenti; unioni che causano talvolta diserzioni e spesso eccidi; il capo ha bisogno di

tutto il suo sangue freddo in mezzo a tante preoccupazioni di ogni genere.

Ma la costituzione del campo non eliminerà per altro la necessità di *lunghe soste*; nacque allora l'idea, nella seconda metà del 1700, di costituire in costa d'Africa depositi permanenti di schiavi ai quali le navi non avrebbero dovuto far altro che attingere il pieno carico. Avevano cominciato i francesi (*Compagnie du Sénégal*) a costituirne a Gorea e Rufisque ma gli inglesi perfezionarono il sistema lasciando, nei punti più frequentati, *le navi deposito*; esempio a sua volta seguìto dalla Francia. L'art. 11 dello statuto della *Compagnie d'Angola* stabilisce l'acquisto di tre navi « *da servire da deposito in costa d'Africa* ».

Ma il sistema per vari motivi non si generalizzò molto; la maggioranza dei negrieri continuò, ciò nonostante, ad acquistare gli schiavi *a spizzico*, per così dire, dai regoli della costa; sia imbarcandoli subito, sia mantenendoli a terra in propri baraccamenti. Dal giornale del francese *Actif*, esaminato dal Vignols, rileviamo che ancora nel 1821, dopo le prime dichiarazioni di illegalità della tratta, circa dieci negrieri di varia bandiera, nel fiume Calabar, *trattano* con i vecchi metodi, malgrado la presenza alla foce della crociera inglese che talvolta manda in sù imbarcazioni armate. Soltanto qualche decennio dopo, quando la vigilanza sarà enormemente aumentata ed il *mestiere* reso molto più pericoloso; solo allora il sistema dei depositi permanenti funzionerà appieno.

5. — Il trasporto marittimo.

Ogni schiavo viene pagato mediante un lotto di merce stabilito in anticipo; come è lontano il tempo di Enrico il Navigatore, quando i portoghesi ottenevano una quindicina di negri per un cavallo ed una negra per una.... *bacinella da barbiere!* Nel XVI secolo il prezzo di un maschio ascende già a dieci ducati, al Congo; e, nel XVII secolo, a venti scudi a Benguela; nel 1750 il prezzo si aggira su trenta pistole; nel 1762, un maschio si ottiene con 110 galloni di rum. Nella metà del secolo XVIII i francesi pagano me-

diante *unità di tratta* definite *pagne*, o *paquet* o *barre*. Nel 1764 il prezzo ordinario di un negro ascende a 80 od 85 barre nella Gambia; *dieci barre equivalgono ad una sterlina od a cinquanta lire di Francia*. Questa cifra sembrerebbe troppo bassa in confronto a quella ufficialmente indicata da un negriero di Liverpool: 22 sterline. Ma bisogna pensare che anche la prima cifra (85 barre) è probabilmente tenuta alta di proposito. « Non bisogna perdere di vista — osserva Gaston-Martin — che il commercio » (egli si riferisce a Nantes ma il rilievo ha portata più generale) « piangeva miseria molto volentieri ed indicava *non il prezzo di acquisto del negro ma quello per così dire di esercizio*; una cifra cioè che si ottiene dividendo la somma globale ricavata alla vendita per i negri rimasti in vita ed aggiungendovi le spese della traversata ».

È accertato comunque che nel 1790 uno schiavo costava *in Africa*, nella Costa d'Oro, circa dieci sterline; nel 1816 ci volevano 500 franchi francesi. Le spese diventavano sempre maggiori per i trafficanti di carne umana in relazione all'aumento in Europa dei prezzi delle navi e dell'armamento, nonchè delle merci di tratta. D'altra parte il litorale ed il suo immediato retroterra erano stati già spopolati; le razzie dovevano spingersi sempre più lontano mentre i regoli della costa diventavano più esigenti, rendendosi sempre più conto del bisogno di mano d'opera di colore nelle piantagioni d'oltremare e regolavano i prezzi in ragione della concorrenza.

Le *unità di scambio* adoperate dalle navi francesi per tutto il 1700 e sino ai primi del secolo successivo sono il *grand* ed il *petit paquet*. Il primo, nel secolo XVIII è costituito da stoffe: quattordici pezze; il *piccolo*, invece, da due fucili, sei barilotti di polvere, due piccoli fusti di acquavite, una pelle di gatto, un berretto, due sacchetti di piombo, due piatti, cinque *cannettes* (?) dodici coltelli; dodici campanelli, dieci collane di vetro. Quanto all'acquavite è da rilevare che i francesi ne imbarcavano di tre qualità; la *media* conteneva il 50 % di acqua; quella chiamata *di tratta* il 30 %; mentre la qualità riservata ai capi ed ai sensali era pura. Gli inglesi dichiaravano che il loro brandy era eccellente ma i negri trovavano che *non pizzicava* abba-

stanza il palato; per ovviare all'incoveniente i negrieri ne prelevavano la terza parte di ogni fusto sostituendolo con acqua addizionata di mezzo bugliolo di pepe di Cajenna; lo lasciavano riposare per qualche giorno dopo di che, i negri trovavano la bibita di loro gusto.

Naturalmente i due *pacchi* servono, per così dire, come base di discussione; in effetto bisogna spesso sensibilmente aumentare i quantitativi di merce offerta per lo scambio.

Ogni schiavo portato in vendita è esaminato per vedere se è *pieza de India*; se è adatto cioè ad essere venduto nelle Indie Occidentali. Informazioni minute circa l'età; Dio sa con quali risultati! perchè gli indigeni hanno tuttora nozioni sempre confuse sotto questo riguardo; visita minuta alle ascelle, all'inguine per scoprire eventuali malattie. Specialmente i portoghesi, gli inglesi, gli olandesi sono scrupolosi nella visita; palpano i negri senza alcuna delicatezza, li fanno correre, saltare, gridare; ordinano di spalancare le bocche per esaminare i denti; li pizzicano ferocemente per sentire se i tessuti sono sodi. Non si vergognano talvolta di leccarne la pelle per scoprire, dal gusto del sudore, se abbiano contratta malattia. Ciò nonostante inganni e frodi sono all'ordine del giorno; nel 1826, un negro muscoloso dalla pelle lucente, in apparenti condizioni di ottima salute, fu respinto da un oculato fattore di Bangalong. Ma dopo qualche giorno il negro era diventato uno straccio; lo si era gonfiato, prima della vendita, mediante droghe; e per dar lucentezza alla pelle lo si era fatto sudare propinandogli un beveraggio di limone e polvere da sparo.

I negri rifiutati, sia per l'età, deformità o malattia sono battuti a sangue dai venditori e talvolta decapitati sotto gli occhi — purtroppo indifferenti — dei negrieri. Gli schiavi acquistati, sia a bordo sia a terra, nei campi del negriero, vengono costretti a prendere aria due volte al giorno; a cantare; a far esercizi, a ballare più specialmente. Nei giornali nautici assai spesso ricorre la menzione: *fait danser la traite*; a suono di frusta se del caso. Ma il ballo è il migliore antidoto contro il torpore, la nostalgia, ogni malattia possibile. Sventurato, comunque, il negro che si apparti o si chiuda in sè; la sferza, prodigata senza economia, lo indurrà a miglior consiglio.

Il momento dell'imbarco è sempre il più delicato; strane idee hanno i negri circa il contegno dei bianchi a loro riguardo; si è già detto che li ritengono antropofagi e bevitori di sangue; fantasticano spaventose torture. Estrema quindi è la disperazione che li spinge, particolarmente le donne, alla pazzia, alla rivolta ed al suicidio. Alcuni negri immaginano che gli europei ne pesteranno le ossa per farne polvere da sparo! li scorticheranno per ricavarne scarpe dalla pelle! Savary profondo conoscitore della tratta, consiglia di metter alla vela non appena possibile. « Questi schiavi hanno così grande amore per il loro paese che si disperano al pensiero di non rivederlo mai più; molti muoiono di dolore; mi si è affermato che è maggiore la mortalità prima della partenza anzichè durante il viaggio. Gli uni saltano in mare; gli altri picchiano la testa contro le murate; c'è chi trattiene il fiato ed ingoia la lingua, soffocando; altri ancora si lascia morire di fame ». Accadono anche suicidi collettivi; in data 13 settembre 1774 sul *Soleil* « quattordici donne si sono gettate a mare tutte insieme, dal cassero »; Falconbridge, nel 1788, riferisce un caso analogo: 18 donne si buttarono nel fiume, tutte insieme, dai portelli della batteria, non appena si accórsero dei preparativi della partenza. D'altra parte non manca qualche esempio dal quale si rileva la irreducibile credulità infantile e la vanità del negro. Il brigoletta *Grand Fox*, della Guadalupa, arriva nel 1821 sul Calabar: fra l'equipaggio è compreso un negretto imbarcato nello stesso luogo, l'anno precedente e che il capitano aveva trattenuto a bordo come domestico. « Il ragazzo venne preso in braccia dalle schiave alle quali riferì i buoni trattamenti avuti, e così pure agli schiavi. I quali fecero allora chiedere al capitano se all'arrivo oltremare *sarebbero stati vestiti nello stesso modo; alla risposta affermativa manifestarono il desiderio di partire* ».

Ma qui è opportuno dar la parola a Canot, espertissimo negriero, la cui relazione andremo opportunamente completando con elementi tolti da altre relazioni: « Due giorni prima dell'imbarco tutte le teste, maschili e femminili, vengono accuratamente rasate » e strofinate con sabbia. Si procede quindi alla marcatura, operazione poco complicata; una spalmatina di grasso sulla parte voluta; un tim-

bro con le iniziali, le armi, il sigillo del negriero; arroventato tanto da bruciare leggermente la pelle ma senza intaccare i tessuti. Per la marcatura ogni nazione preferisce una particolare parte del corpo umano; sopra la mammella, nel braccio, nello stomaco, nella gota ecc. Ma per quanto l'operazione sia poco importante i preparativi atterriscono i negri che immaginano chi sa quali torture. E viene, naturalmente adoperata la frusta, strumento principe del negriero. Naturalmente la marca non viene mai apposta quando il carico appartiene ad un solo proprietario.

Nel giorno stabilito per l'imbarco il baraccamento degli schiavi è insolitamente animato; pasto abbondante per tutti. «Dopo di che i negri vengono portati a bordo; ma non appena messo il piede in coperta sono spogliati, cosicchè tutti, uomini e donne, abbandonano l'Africa nudi come vi sono arrivati. È questa una precauzione indispensabile per la salute».

La nave frattanto è stata adattata al trasporto, visitata calafatata; i fusti riempiti con la immensa quantità d'acqua occorrente (la *Jeannette*, con 246 schiavi a bordo ne imbarcava 286 botti); i viveri occorrenti, e la legna per la cottura, imbarcati. Grandi marmitte sono state impiantate in coperta. E si inizia finalmente la traversata, quella che gli anglosassoni definiscono *middle passage*, perchè dei tre tratti del viaggio intero esso costituisce il mediano. Delicata traversata sia perchè allora l'agglomeramento umano diventa a bordo più denso e nocivo, sia perchè la rotta, sempre da est ad ovest, segue in maggioranza la zona torrida quand'anche gli schiavi siano destinati agli Stati Uniti.

Come era *stivata* a bordo la merce umana? Ecco: negli scafi adattati al traffico negriero, la stiva in partenza dall'Africa conteneva le merci e le vettovaglie ma fra questa e la coperta esisteva un interponte largo e lungo quanto la nave ma molto basso; da m. 0,60 a m. 1,15 nelle navi americane. In quelle di Liverpool, nell'ultima parte del XVIII secolo l'altezza dell'interponte ascendeva (!) a m. 1,55; dai soli due documenti iconografici che ci sono pervenuti, le sezioni della inglese *Brookes* e della francese *Vigilante*, si rileva che tale altezza era rispettivamente

m. 1,72 e m. 1,40. Ne consegue che in questo interponte i negri adulti non possono in alcun modo rimanere in piedi; lo spazio è calcolato solo perchè la notte essi vi stiano sdraiati sul dorso; l'uno accanto all'altro, senza lasciare alcuno spazio libero. D'altra parte bisogna pensare che non solo gli schiavi erano fatti giacere sul tavolato ma tutto intorno all'interponte, quasi a metà altezza, correva una specie di scaffale, largo usualmente da m. 1,80 a m. 2,70 proteso verso il centro e sul quale altri schiavi venivano fatti coricare.[1] Ogni sera, primo ufficiale e nostromo scendono armati della inevitabile frusta nell'interponte per sistemare gli schiavi per la notte; la stretta disciplina che presiede a questo *stivaggio* — non possiamo trattenerci dall'adoperare il vocabolo proprio della merce — è della massima importanza; ogni negro altrimenti si insedierebbe « come un passeggero ».

Una solida struttura che corre da una murata all'altra separa gli uomini dalle donne. Gli schiavi sono dunque letteralmente ammassati; ma come mai fare altrimenti quando il guadagno è in relazione al numero delle persone trasportate? Calcola, Gaston-Martin, che in media da 1 $^1/_2$ a 2 $^3/_4$ schiavi per tonnellata lorda fossero usualmente imbarcati; secondo Vignols la consuetudine è due schiavi per tonn.; ma anche quattro ne sono stati imbarcati ed anche prima che la tratta fosse dichiarata illegale. La *Gentille*, ad esempio, con 56 tonn. ne imbarcò 266; la *Favory*, con 100, 420; il *Salomon* con 200, 640. Ma la palma spetta a quell'onesto negriero di Liverpool che su una nave di 235 tonn. ne accatastò « almeno settecento » e non aven-

---

[1] Ecco le dimensioni del negriero *Brooks* (anno 1786, appartenente alla « J. Brooks and Co. » di Liverpool. Lunghezza dell' interponte: 100 piedi; larghezza, fasciame compreso, 25,4; altezza sino al ponte inferiore 10 piedi; altezza *dello interponte* destinato agli schiavi piedi 5,8; lunghezza 96,4; larghezza 25,4; lunghezza della piattaforma impiantata pure nello interponte 46,9; larghezza 6; lunghezza del locale destinato ai ragazzi 13,9; larghezza 25; lunghezza della piattaforma 6; lunghezza del locale destinato alle donne 28,6; larghezza 23,6; lunghezza e larghezza della piattaforma 28,6 × 6. In questo spazio il *Brooks* trasportò una volta 609 schiavi, ne morirono solo 19, in una traversata durata quarantanove giorni dalla Costa d' Oro alle Indie Occidentali (cfr. LINDSAY cit., nota a p. 248).

do lo spazio li *fece coricare uno sull'altro* (*the slaves were obliged to lie one upon another*). Col risultato che nonostante fossero prevalse ottime condizioni di mare e di tempo, all'arrivo quasi la metà degli schiavi era morta.

Sul nudo tavolato dormivano dunque i negri ignudi; meno fortunati anzi quelli sistemati sullo *scaffale* predetto, costituito da assi non piallate ed i cui margini non erano nemmeno uniti. Per guanciale il braccio; solo qualche volta, quando hanno dato prova di mitezza, un asse di legno. Perchè «spesso sono stati incoraggiati all'ammutinamento dalla possibilità appunto di farsi un'arma di questo silvestre guanciale». Molti «senza dubbio fra i miei lettori — riprende Canot — riterranno barbaro questo sistema di far giacere la gente ignuda sul tavolato. Ma vogliano riflettere che gli indigeni africani non sono abituati all'uso di letti di piume; nel continente nero, solo gli uomini ricchi e liberi possono offrirsi il lusso di una semplice stuoia o di una pelle di animale. Fra i capi mandinghi — i più industriosi e civilizzati degli africani — letti e divani altro non sono che ammassi di terra battuta, ricoperti di pelli e con pezzi di legno per guanciali. A mio parere solo un lieve incomodo risentono i negri dal dormire sul nudo tavolato».

E potrebbe anche essere, ma il vero reale disturbo è dato da tanta promiscuità in uno spazio così ristretto. Buglioli erano disseminati per le occorrenze naturali; ma spesso accade — rileva Falconbridge — che i negri, di notte, tentando di avvicinarvisi capitombolano sui compagni anche per il fatto che devono dormire incatenati. Non si dimentichi che gli schiavi nei baraccamenti erano tenuti di regola ammanettati, ma a bordo invece, tolte le manette per maggiore comodità loro, erano lasciati costantemente con i ferri ai piedi, due a due. Solo gli uomini, però; invece donne ed adolescenti rimanevano sferrati. «Questi incidenti, per quanto inevitabili sono motivi di continui litigi e di contusioni. D'altra parte, impossibilitata a raggiungere i buglioli la povera gente desiste dal tentativo e finisce per liberarsi sul posto». Ma la mancanza di aria fresca diventa realmente intollerabile; all'uopo i boccaporti sono provvisti di grate; altre aperture vengono

praticate nel ponte; portata da maniche a vento una perpetua corrente d'aria traversa il corridore che è provvisto di cinque o sei grandi portelli a murata, a dritta ed a sinistra, protetti da sbarre di ferro. Ma se il mare è grosso o la pioggia forte bisogna bene lasciare tutto chiuso. Ed il caldo diventa allora insopportabile.

La mattina verso le otto gli schiavi sono fatti salire in coperta: i ferri esaminati, una lunga catena fissata ad un capo ed all'altro in una maniglia del ponte viene fatta passare attraverso i ceppi in modo da formare gruppi di cinquanta o sessanta individui. Per prevenire naturalmente ogni tentativo di rivolta. E se il tempo è buono gli schiavi rimangono in coperta; occupandoli talvolta — ma è raro — a intrecciare cavi, cappelli e ceste di vimini; ricompensandoli con aumentate razioni di alcole e di tabacco. In coperta rimangono sino alle quattro o alle cinque del pomeriggio. Frattanto l'interponte viene lasciato aperto perchè l'aria vi circoli e ripulito da gente dell'equipaggio assistita da schiavi; il tavolato è lavato a grand'acqua e spazzato; grattato e disinfettato periodicamente (tre volte la settimana, anche). La disinfozione è fatta con aceto nel quale vengono immerse palle arrossate al fuoco; si espelle così l'aria cattiva; il tavolato viene pure lavato con aceto. Ma il puzzo rimane, nemmeno il clorato di calcio riesce a fugarlo. In qualche nave inglese si è anche talvolta adoperato un sistema drastico ma più pericoloso data la possibilità di incendi: chiudere completamente l'interponte per circa due ore lasciandovi dentro recipienti di catrame con dentro immerse caviglie da impiombare infuocate.

Inglesi, olandesi, francesi usano la massima pulizia; ma i portoghesi tirano a campare; più compassionevoli (?) per altro « fanno dormire gli schiavi su rozzi e spessi materassi che cambiano ogni quindici o venti giorni. Non solo i negri riposano meglio ma evitano l'umido del quale il tavolato è impregnato ».

Le donne dormono nello spazio loro assegnato; i ragazzi rimangono giorno e notte sul ponte senza altro riparo contro gli elementi, che una vela, quando il sole è forte od una tela incatramata quando il mare è grosso. Essi sono, come si è detto, senza ferri i quali, su qualche ne-

griero, vengono anche tolti agli uomini molto tempo prima dell'arrivo; è anche usanza dei capitani brasiliani di non tenere affatto gli schiavi in ceppi perchè i negri da loro trasportati, provenendo da Anjouda, da Benin, dall'Angola, sono di carattere mite e poco portati alla rivolta, contrariamente agli indigeni che abitano le regioni più a nord.

Due volte al giorno, alle otto od alle dieci del mattino ed alle sedici generalmente, il pasto; in coperta quando è bel tempo. Gli schiavi sono divisi a gruppi di dieci, ogni gruppo mangia in una gamella delle dimensioni di mezzo bugliolo. Prima del pasto i negri sono costretti a lavarsi le mani con acqua marina; per mangiare adoperano cucchiai di legno (su qualche raro negriero francese vengono anche distribuiti piatti di peltro e pipe agli uomini; Dow, almeno, così afferma — p. 212 — ma sarà stato un caso raro). I negri però finiscono inevitabilmente col perderli e continuano a mangiare.... con le mani. Innumerevoli litigi avvengono naturalmente durante il pasto per la ripartizione; specialmente quando, nelle traversate troppo lunghe, è uopo ricorrere al razionamento; per evitarli, su molti negrieri gli schiavi sono costretti a mangiare « obbedendo ai segni di un assistente i cui gesti indicano il momento di servirsi e quello di mettere in bocca il cibo ». In Africa gli indigeni ordinariamente si cibano di carne, pesce, radici, ignami. Ma a bordo il regime dietetico è diverso; fave principalmente, le fave! l'elemento principe del vitto dei rematori sulle galere! ridotte in poltiglia. E poi ignami bolliti con un po' di sale; riso o formentone cotto con esigue quantità di manzo o maiale salato. Naturalmente il regime dietetico varia secondo le bandiere sotto le quali i negrieri navigano; talvolta il riso è condito con una salsa di olio di palma, farina e pepe e magari qualche pezzetto di carne salata. *Slabber sauce* la chiamano i negrieri inglesi e gli schiavi ne vanno pazzi; le fave invece non le possono sopportare; qualora non siano rigorosamente sorvegliati riescono spesso a gettarle a mare o magari se le tirano addosso quando litigano. Distribuzione spesso eccessiva di alcolici per tonificare sino all'arrivo questi organismi anemizzati dalla lunga clausura e semi asfissiati; acqua poco meno di mezzo litro ciascuno, tre volte al giorno.

Molta, per quanto interessata cura, è data in sostanza alla qualità del cibo; il comandante dello *Actif* raccomanda l'uso del *macandia*, poltiglia di fave (122 grammi a testa) e di riso (61 grammi) condito con molto pepe ed un po' di olio di palma; « questo nutrimento, nuovo per loro, ha il vantaggio di preservarli dalla dissenteria e viene digerito più prontamente ».[1]

I guardiani hanno la consegna di segnalare immediatamente lo schiavo che rifiuti il cibo in modo che possa subito esserne scoperta la causa: ostinazione o malattia. È stato talvolta tentato lo sciopero della fame; ma non si esita in questi casi a stimolare l'appetito mediante la sferza. Alcuni negrieri fanno mangiare gli schiavi riluttanti aprendo loro a forza le mascelle mediante uno speciale strumento inventato da qualche medico.... geniale che gli ha dato un nome latino: *speculum oris*; altri adoperano un sistema più energico, secondo Falconbridge: « Ho visto avvicinare alle labbra dello schiavo una pala con carboni accesi; tanto da ustionarle. E ciò accompagnato da tante minacce di farglieli inghiottire, qualora persista nel rifiuto, che il povero diavolo finisce per mangiare. So da fonte attendibile che un capitano negriero non ha esitato a versare piombo fuso sul corpo degli schiavi che ostinatamente rifiutavano il cibo ».

L'esercizio è considerato assolutamente necessario per la salute, cosicchè spesso gli schiavi sono fatti danzare in coperta a suono di nerbo, se occorra. Per l'orchestra un tamburo o un.... fondo di padella. Talvolta li si costringe anche a cantare; nenie piene di malinconia e di nostalgia dell'Africa nativa. Alle donne vengono regalate collane di conterie per tenerle allegre; ma finiscono per rubarsele e litigare. Si fanno circolare pipe fra i negri dei due sessi; a turno ciascuno tira qualche boccata.

---

[1] Ecco le provviste imbarcate per 609 negri dal *Brooks* citato nella nota precedente : 20 tonnellate di fave, riso, orzo e granturco ; 2 tonn. di pane ; 6 quintali di farina ; 2070 ignami del peso di 7 libbre ciascuno in media ; 330 galloni di brandy, rum, ecc. ; 70 galloni di vino ; 60 di aceto ; 60 di melasso ; 200 di olio di palma ; 34.002 di acqua ; 10 barili di manzo salato ; 10 quintali di stoccafisso ; 100 libbre di pepe (cfr. LINDSAY cit., nota a p. 248).

Tre volte la settimana in genere i negri sono costretti a sciacquarsi la bocca con l'aceto; ogni mattina un po' d'acquavite come prevenzione contro lo scorbuto; una volta la settimana il barbiere di bordo li rade ma.... senza adoperare sapone; contemporaneamente si tagliano loro le unghie per evitare ferite nelle dispute notturne per ottenere qualche pollice di spazio in più. Ma su certe navi la notte, allo scopo di assicurare l'ordine ed il silenzio uno schiavo su dieci, gratificato di una vecchia camicia o di un pantalone, è designato come sorvegliante e fa, mediante la frusta della quale in genere non esita a servirsi, rispettare la consegna.

In sostanza dunque — rileva Canot — « la massima attenzione è rivolta alla pulizia ed igiene del negro, compatibilmente con la sicurezza. Su ogni nave, ben comandata, capitano, ufficiali, equipaggio, curano il carico con vigilanza ed attività. *Su questo punto, interesse personale ed umanità si incontrano* ». Carità pelosa.... certamente, comunque tutto procede discretamente quando il mare è calmo ed il cielo clemente. Ma spesso accade che il mare grosso impedisca invece di far salire i negri sul ponte, per quanto sia certamente eccezionale il caso della *Finette* francese che dovette difatti poggiare alla Martinica per « evitare la perdita degli schiavi i quali non erano potuti venire in coperta *nemmeno tre volte* durante la traversata » durata dal 14 novembre al 24 dicembre 1754: 40 giorni! Lunghi periodi di clausura comunque se ne verificano spesso a bordo e comincia allora fra l'altro il mal di mare che ha sui negri conseguenze « molto più violente che sugli europei; tanto da terminare frequentemente con la morte ». D'altra parte la mancanza di aria fresca genera nell'interponte tale viziata atmosfera che talvolta « le candele non riescono ad ardere ». Si aggiungano gli effluvi di tanti corpi agglomerati, l'acre e penetrante lezzo del negro dichiarato da un negriero « ben peggiore del baccalà andato a male »; per sopportarlo qualche medico adopera un sacchetto di canfora fra i denti. Ed hanno inizio alfine le malattie: febbre e dissenteria. Poichè i negri devono giacere nel muco e nel sangue si diffondono vere epidemie.

Quando è possibile, quando il loro numero non è ec-

cessivo, gli ammalati sono tenuti in disparte in una specie di lazzaretto, a prua. È necessario toglierli dalla promiscuità, sia perchè nell'interponte si genera durante la notte un caldo tale da fare svenire talvolta, anche il medico che deve compiere la visita, sia anche perchè gli altri negri strapperebbero all'ammalato la carne fresca o la razione di liquore loro data. Ma gli ammalati, anche nel lazzaretto, giacciono sul nudo tavolato, cosicchè quelli che sono emaciati finiscono per essere spellati ed escoriati dal movimento della nave; talvolta in certe parti del corpo le ossa rimangono a nudo. Il medico è impotente; i cerotti non resistono al rullio e le bende gli ammalati se le tolgono per adoperarle ad altri usi. Non è raro trovare qualche morto, incatenato ad un vivo, nella ronda mattutina.

Dure condizioni certamente; le donne beneficiavano di una sorte in qualche modo più dolce, specialmente se giovani e belle. Agli ufficiali era consentito usarne a piacimento; l'equipaggio invece doveva limitarsi ad avere rapporti con quelle che accettassero. Si ha un testo curioso circa l'abitudine di evitare l'astinenza sulle navi negriere; un brigantino inglese faceva scalo in altro porto africano pure dopo aver finito il caricamento e iniziata la traversata per le Antille, « solo per acquistare alcune negre per uso dell'equipaggio ».

Ma non ostante questo stivaggio forzato, la mortalità non era poi così elevata come ci si potrebbe attendere. Sui negrieri francesi ad esempio il tasso varia dal 5 al 25 %, *tanto nella costa, che durante il viaggio e prima della vendita* (il calcolo, che si estende per il periodo 1715-1775, non si riferisce *alla sola traversata*); un viaggio che dia meno dell' 8-10 % di morti si può definire felice. « Ciò induce a pensare — commenta Gaston-Martin (p. 116) — che il carico era trattato tanto bene quanto lo consentivano le condizioni nel quale esso viaggiava. E nonostante le idee fatte e leggendarie sulla tratta questa deve essere la verità. Non occorre spiegarcelo con ragioni elevate; non si tratta di umanità, ma di interesse. Un negro valeva da 1000 a 1200 lire, in valuta delle isole; malaccorti i capitani che non curassero un *bestiame* di prezzo tanto elevato ». E difatti perchè mai avrebbero dovuto trascurarlo? Chè anzi la loro

sollecitudine interessata giungeva al punto di fare qualche scalo apposta per rinfrescare i viveri, talvolta. Un quinto circa delle navi che partono dalla Guinea non si dirige direttamente in America ma si ferma alle isole Principe o San Tommaso per sbarcare i negri e trattenerli un mese o poco più al riposo per ridare loro il vigore fisico compromesso dal soggiorno nel baraccamento o nell'interponte durante l'attesa del carico. Nutrimento migliore; viveri freschi; libertà assoluta entro vasti recinti; per fare sopportare meglio a questi organismi abituati all'aria libera i due o tre mesi di traversata per l'America. Talvolta lo scalo viene fatto già quasi a destinazione; sia a Cajenna, sia alla Martinica o Guadalupa. A Cajenna difatti il cap. Dufresne della *Perle* noleggia ad esempio, nel 1757, una grande proprietà con savana e giardino nella quale rimane con i suoi negri sette settimane. La savana: prateria con qualche gruppo d'alberi, che ricorda agli schiavi l'Africa nativa e nfluisce sulla loro pericolosa e spesso mortale nostalgia.

Perchè mai dunque i negrieri avrebbero usato inutili dannose crudeltà? Certo, stinchi di santo in genere non erano per dedicarsi a questo atroce traffico; ma la filantropica frenesia degli abolizionisti, pochi dei quali avevano visto un negro schiavo, ha diffuso, con le sue esagerazioni, una impressione erronea circa le condizioni vigenti a bordo dei negrieri; mentre questi navi erano fra « le più pulite allora in esercizio ». Così il comandante Pentecost, britannico, nella prefazione al volume già citato del Dow. La comune concezione del « trattamento degli schiavi, sui negrieri, era *precedentemente alla abolizione della tratta* ben diversa da come si pensa. In realtà il carico era curato molto meglio di quanto i liberi emigranti bianchi ed altri passeggeri poveri non lo fossero sino ai primi decenni del XIX secolo. Mentre il negro è assimilato al redditizio bestiame il « povero passeggero bianco, che deve pagare il nolo prima di imbarcarsi, più presto muore e più l'armatore ci guadagna ». Parole assai crude ed esagerate; ma la cura che alla merce umana veniva in genere dedicata si rileva dal seguente resoconto di un ammutinamento alla cui repressione partecipò il negriero Snelgrave nel 1704. « Eravamo carichi di schiavi acquistati al Vecchio Calabar;

ci trovavamo ancora nel fiume quando essi si ammutinarono; 400 negri contro non più di dieci bianchi in condizioni di prestare servizio; tutti gli altri ammalati, oppure a terra a fare legna. Alle quattro del pomeriggio, al momento di pranzare, cominciò la rivolta; ma poichè avevamo attentamente esaminato i ferri ai piedi, mattina e sera, nessuno riuscì a liberarsene. Tre marinai armati di coltellacci si trovavano di guardia; quello sul castello di prua, ragazzo robusto, vedendo alcuni negri impadronirsi del secondo ufficiale si gettò addosso a loro così fieramente picchiandoli *col piatto della lama* che furono costretti senz'altro ad abbandonarlo ed egli corse nella camera per armarsi. Tremavo allora di febbre, in un accesso, in cabina, ma non appena sentito il clamore ed il vociò mi precipitai in coperta; con due pistole in mano, dandone una per ciascuno a papà » (era il capitano) « ed al primo ufficiale. I quali si avanzarono verso il castello minacciando i negri che non se ne davano per inteso; di nuovo attaccato il secondo ufficiale, lo avrebbero certamente ucciso con lo stesso coltellaccio di cui si era armato se avessero potuto rompere il laccio col quale egli lo teneva legato al polso. Cercarono allora di gettarlo nel fiume ma non poterono perchè l'ufficiale si era saldamente aggrappato ad un negro. Papà vedendone il pericolo si avventurò in mezzo ai negri per salvarlo e *sparò la pistola sopra le loro teste* nell'intento di atterrirli. Ma un robusto schiavo lo colpì allora sulla testa con un legno tanto fortemente da stordirlo quasi, e stava per ripetere il colpo senonchè un altro schiavo, di diciassette anni, verso il quale eravamo stati tutti buoni, interpose il suo braccio che fu fratturato. Nel medesimo istante l'ufficiale sparò colpendo il negro che aveva attaccato papà. Ed allora l'ammutinamento cessò di colpo; gli schiavi si gettarono bocconi in coperta, chiedendo pietà ».

Non è sintomatica la narrazione? *Pur nel pericolo della vita* quel pugno di bianchi, *in procinto di essere travolto*, cerca per quanto è possibile di non adoperare le armi. Umanità certamente interessata — ancora una volta lo ripetiamo — è bene non farsi illusioni; chè i capitani non esitano a ricorrere a sevizie atroci quando lo giudicano opportuno nè a sacrificare il carico se ciò risponda al loro

interesse. Ecco per esempio come è stato trattato sul *Thomas Whatson* un negro che aveva capeggiato un complotto *solo per sottrarre acqua potabile, distribuita in modo troppo scarso.* Il poverello fu saldamente legato sul ponte e frustato a sangue. « La punizione fu tanto protratta che ritenni che l'uomo sarebbe morto; ma la sua resistenza era stupefacente; soltanto qualche lamento uscì dalla sua bocca ». Così un testimonio oculare. « Quando finalmente le nerbate cessarono, il capitano con un rasoio incise la carne, con lunghi e dritti tagli. E poi con un listello di legno, della forma di un regolo, battè gentilmente ai margini delle ferite che abbondantemente sanguinarono. Allora egli vi applicò sopra della salamoia; ed il negro non potè più frenare la sua angoscia e gridò. Dopo averlo tenuto una diecina di minuti in questa spaventosa agonia lo si slegò per metterlo ai ferri ». Ma il negro visse; si era nel 1860; giusto dire però che l'equipaggio mormorò contro l'autore di questa tortura che doveva probabilmente essere di uso corrente. Trovo difatti nel giornale di bordo de *L'Affriquain*, di Nantes, nel 1738, un trattamento analogo ai capi di un ammutinamento. Sulle ferite venne versato un miscuglio « di polvere da sparo, sugo di limone, salamoia, pimento ed un'altra droga preparata dal dottore », volendosi così raggiungere lo scopo di punirli e di impedire contemporaneamente la cancrena. Ma nel veliero francese il capo del complotto ebbe una pena anche più dura; fu lasciato ai ferri a morire di fame.[1]

---

1 Perchè non si creda ad una esagerazione diamo qui nel testo un brano del giornale nautico dello *Affriquain* : « *Du samedi 29 décembre 1738. Hier à huit heures, nous amarrâmes les nègres les plus fautifs, autrement les nègres auteurs de la révolte, aux quatre membres et couchés sur le ventre dessus le pont, et nous les fîmes fouetter. En outre nous leur fimes des sacrifications sur les fesses pour mieux leur faire ressentir leurs fautes. Après leur avoir mis leurs fesses en sang par les coups de fouet et les scarifications, nous leur mîmes de la poudre à tirer, du jus de citron, de la saumure, du piment, tout pilé et brassé ensemble avec une autre drogue que le chirurgien mit, et nous leur en frottâmes les fesses, pour empêcher que la gangrène s'y soit mise et de plus pour que cela leur eût cuit sur leurs fesses ; gouvernant toujours au plus près du vent l'amure à bâbord.... Nous avons mis le chef aux fers, cramponné sur le gaillard d'avant et aussi ammenoté à cette fin de le faire mourir en languissant* ». Così serenamente.... (GASTON-MARTIN, cit., p. 118).

Ed anche tipico, relativamente al dispregio della vita del carico è il caso dello *Zong*, capitano Luke Collingwood. Era partito dall'isola di San Tommaso, il 6 settembre 1781, diretto per la Giamaica; aveva 440 schiavi a bordo. Ma l'acqua scarseggiò ed i negri morivano come mosche, si era già molto lontani dalla mèta; come mai ridurre la perdita finanziaria? Collingwood ricordò che gli assicuratori erano sempre obbligati a indennizzare per il carico gettato a mare *sia per alleggerire la nave sia per garantire, in qualsivoglia modo, la sicurezza della merce rimasta a bordo*. Tanto era scritto in polizza! E non esitò quindi a fare trascinare sul ponte 132 negri ancora in vita ed a gettarli in mare; rimase così abbastanza acqua e cibo per i superstiti. Candidamente egli mise tutto a giornale ma gli assicuratori rifiutarono di pagare e si andò in Tribunale che diede ragione alla nave: il capitano aveva « *indubbio diritto* » di gettare il carico. Segnatelo, per ogni buon fine, il nome di questo giudice: J. Lee: « *si tratta di un getto normale; sotto questo punto di vista i negri altro non sono che merce* »! Ma gli assicuratori ricorsero in appello; poi, prima ancora del dibattito, ubbidendo forse a considerazioni di opportunità, preferirono versare l'indennizzo.

Mortalità? malattia? ma la percentuale della prima è solo lievemente superiore a quella dell'equipaggio; lo abbiamo già visto; quanto alle malattie anche sulle navi del tempo dedite ad altri traffici; anche su quelle da guerra non si stava talvolta meglio.[1]

---

[1] Si guardi ad esempio il seguente brano di un giornale dell'ammiraglio francese Latouche Tréville:

« Arrivo delle navi alla stazione del Nord, 31 maggio 1803;

« La *Corvette*, di Marsiglia, aveva 400 uomini alla partenza; ne ha gettati 37 in mare; sbarca 122 ammalati;

« 12 giugno. Il *Braque* di Genova, con 376 uomini ne ha perduti due e sbarcati 10 ammalati;

« 13 giugno. Il *Nécessaire* di Nantes, con 80 uomini, ne ha perduti 13 e 21 ammalati;

« 14 giugno. Il *Théobald* di Le Havre, con 300 uomini alla partenza, ne ha gettati 166 a mare e sbarcati 129 ammalati;

« 15 giugno. Il *Sally* di Le Havre, con 250 uomini, ne ha gettati 14 a mare e sbarcati 41 ammalati;

« 20 giugno. Il *Mars* di Le Havre, con 300 uomini ne ha gettati a mare 17 e sbarcati 40 ammalati;

Del resto viaggiavano forse molto meglio nello stesso periodo gli emigranti?[1] Frank C. Bowen cita una nave partita per la Carolina del Nord nel 1773; stazzava 300 tonn.; imbarcò 450 persone. La traversata durò 87 giorni; mancò l'acqua; 23 passeggeri morirono. Un'altra nave, nel 1791, con 270 tonn., imbarcò 400 persone; non siamo ancora allo stivaggio forzato dei negri ma ci avviciniamo; e si trattava di gente che lo pagava il suo passaggio! E le piccole scune che verso il 1830 partivano dal Galles per il Nord America? Data la forte domanda di lavagne negli Stati Uniti esse ne riempivano la stiva; e sopra vi spargevano abbondante sabbia. «Lo spazio fra questa sabbia e la coperta era riservata alle famiglie che emigravano; tanti piedi cubi per ciascuna. Nulla veniva loro fornito, se non l'acqua, contenuta in fusti sopra coperta; col cattivo tempo andava frequentemente perduta. Ma gli emigranti, con una giudiziosa disposizione dei mobili riuscivano a crearsi una certa intimità. I carpentieri legavano insieme tutto ed ogni famiglia cucinava per conto proprio il cibo da essa portato a bordo su questo pavimento di sabbia. Come mai tali navi sono sfuggite al fuoco? E le traversate duravano da due a tre mesi». William Penn in una circolare avvertiva di «spargere aceto nelle cabine» per purificarne l'aria. Cinquanta su 300 tedeschi imbarcati, perirono in un viaggio durato sei mesi, nel 1710. Fra il 1750 ed il 1755,

---

«24 giugno. L'*Auguste* di Marsiglia, con 300 uomini ne ha gettati 102 a mare e sbarcati 40 ammalati;

«24 giugno. *La Bonne Mère* di Marsiglia, con 300 uomini ne ha gettati 50 a mare e sbarcati 20 ammalati» (JURIEN DE LA GRAVIÈRE, *Souvenirs d'un ammiral*, Parigi, Plon).

1 FRANK C. BOWEN, *A Century of Atlantic travel*, Londra (p. 4). Nel 1840 esistevano in Inghilterra navi da passeggeri sulle quali l'emigrante non era certamente ben trattato. Per cucinare, ognuno doveva farlo da sè, occorreva «invariabilmente recarsi in coperta». Il fuoco era acceso dal primo passeggero che ci pensasse ma «allora tutti si precipitavano per avere la preferenza» almeno nella prima parte del viaggio e fino a quando non si accordassero. «La priorità di accesso alla stufa era causa di costanti litigi fra gli emigranti; e se le dispute diventavano più gravi gli ufficiali non esitavano ad impartire nerbate (*to use the rope's end*). Spesso, col cattivo tempo era impossibile cucinare. Questo scandalo continuò per molti anni»; per lo meno sino al 1844 (p. 39).

2000 cadaveri furono gettati a mare dalle navi partite da Rotterdam. E gli esempi si potrebbero moltiplicare.[1]

Prosciugate l'Atlantico — dice il prof. Ross — e potrete arrivare in America seguendo le ceneri gettate dai piroscafi; *un tempo il sentiero sarebbe stato segnato da ossa umane!* (citato dal Dow).

La traversata dunque era resa talvolta più dura da ammutinamenti, epidemie, attacchi di corsari. I primi avvenivano è vero, in prevalenza, in costa d'Africa, al momento dell'imbarco, come si è detto, o comunque precedentemente alla partenza. Si verificavano però talvolta anche in navigazione; assumendo assai spesso un carattere selvaggio. In genere fallivano; ma finivano sempre con un certo numero di morti: tre o quattro negri nei casi meno micidiali; spesso una diecina od anche più. Naturalmente l'equipaggio non andava esente da perdite. Le narrazioni sono per lo più tutte eguali; le rivolte sono capeggiate dai negri più civilizzati, se così si può dire; è anche accaduto talvolta che l'equipaggio rimanga prigioniero quando non

---

1 « *Navigantes* — scrive il De Hevia (*Commercium navale*, 1702, p. 18) parafrasando lo Stracca — *nec inter vivos nec inter mortos recensentur cum incerta sit et periculosa navigatio, quo fit ut inter miserabiles personas enumerentur* ». Citato da Torquato C. Giannini nell'ottimo: *Il passeggero marittimo istruito*, Milano. Giuffrè, 1939, p. 5. Egli cita anche Antonio de Guevara, vescovo di Mondonedo che verso la fine del 1500 scrive: « *Il passeggero deve essere umile, piacevole nel parlare, paziente perchè salendo a bordo perde la libertà. Non trovi una panca da sedere, una fenestra da cui guardare* » ecc. « *Non avere speranza che una mano caritatevole sorregga il tuo capo* ». Ed infine, parlando degli emigranti, il Giannini aggiunge: « Sui primi del 1800 i porti inglesi ed olandesi sono affollati di gente che vorrebbe partire e non trova posto sulle navi; poche e stracariche. Una sordida speculazione, contraria ad ogni legge umana e civile, domina i rapporti fra quei meschini che avevano ormai tagliato i ponti col proprio paese e gli avidissimi imprenditori delle spedizioni. *È una storia dolorosa la quale può mettersi a paro dell'asiento, la tratta dei negri....* Di 3000 fuggiaschi del Palatinato 470 morirono per via, 250 all'arrivo; di 156 imbarcati a Rotterdam, 108 perirono per fame durante il viaggio; gli altri 48 si salvarono perchè riuscirono ad impadronirsi della nave. Questi erano episodi di ogni viaggio che i capitani allungavano per vendere a prezzi di usura cibi repellenti ». Norme di tutela si ebbero sin dai primi anni del 1800, ma poco efficaci; solo nella seconda parte del secolo le condizioni cominciarono decisamente a migliorare.

è completamente massacrato. Così difatti è accaduto sul francese *Concorde*; solo tre uomini riuscirono a salvarsi. Nel 1774 la *Diane* di Nantes era stata costretta, per la calma e la corrente, a dare fondo a ridosso dell'Isola di Corisco; aveva 244 negri a bordo. Mentre l'equipaggio era occupato alla pulizia venne assaltato da una parte dei negri; gli altri riuscirono a rompere i ceppi, si impadronirono di sbarre di ferro e di tre fucili. « Feci salpare dirigendo verso due bastimenti lontani sottovento, ma non potei raggiungerli; i negri frattanto si impadronirono del timone ed occuparono tutta la nave; ci mancò la polvere ». Così il capitano, il quale diede ordine ai superstiti dello equipaggio di abbandonare la nave su una imbarcazione e su una zattera; non potendo raggiungere la nave lontana, dovettero approdare presso il fiume San Benito dove furono fatti prigionieri dagli indigeni. Si riuscì alfine a riscattarli.

Non infrequenti le epidemie di vaiuolo ed altre malattie. Terribile il caso del francese *Rodeur*, 200 tonn. Era partito dal Bonny, il 6 aprile 1819, con 160 schiavi raccolti in tre settimane e diretto alla Guadalupa. Rivolta a bordo: tre negri vengono impiccati; gli altri per punizione confinati nell'interponte. Si sviluppa allora fra gli schiavi una oftalmia purulenta che acceca e si diffonde malgrado ogni cura; ma tutto è inutile; l'epidemia guadagna l'equipaggio *di cui solo un uomo rimane immune*. Una vela sul mare! Il timoniere dà l'annunzio e governa su di essa; è un negriero spagnuolo: il *St. Leon*. Ma non appena il francese chiama, ecco la coperta dello spagnuolo affollarsi di gente che supplica; che offre oro; che chiede aiuto. Terribile coincidenza! anche lì il carico di negri affetto da oftalmia ha contagiato l'equipaggio *e sono tutti, tutti ciechi*. « Un silenzio, per qualche momento, fra noi del *Rodeur*, silenzio mortale. Ma è rotto da un accesso di risa e prima che questa disperata allegria si estingua, possiamo capire, dal suono delle imprecazioni che gli spagnuoli vociferano che il *St. Leon* si va allontanando alla deriva ». Mai più notizie si sono sapute di questa nave. Ma finalmente il 21 giugno 1819, il *Rodeur* arriva al largo della Guadalupa; dodici persone dell'equipaggio, fra le quali

il medico, sono ormai cieche; cinque hanno perduto solo un occhio; cinque hanno in parte riguadagnato la vista. Ma fra gli schiavi trentanove l'hanno completamente perduta; il capitano li fa gettare ancor vivi in mare, un peso ai piedi, *per guadagnare su di essi l'assicurazione.*

L'episodio è storico; si conserva anche al riguardo una relazione che un ragazzo di 12 anni, J. B. Romaigne, figlio di un piantatore dell'isola ed imbarcato a bordo come passeggero, ha fatto alla madre.

E si arriva alfine in America. Un colpo di cannone annunzia che il negriero è in rada; agli schiavi vengono tagliati i capelli e rasa la barba, la pelle è lisciata all'olio di palma; le malattie cutanee mascherate per qualche giorno mediante unguenti; la vendita ha luogo all'incanto; talvolta la merce è tirata a sorte. Alla insensibilità dei negrieri corrisponde per altro quella degli acquirenti; « costituiva una attrazione per le donne della società brasiliana il minuzioso esame degli arrivati ». Ed il capitano Drake dà anche maggiori particolari: « Il 14 luglio 1808 il *Coralline* diede fondo a Berbice, Guiana Olandese. I negri furono inviati al mercato.... e le ragazze olandesi, con busti verdi e gonne scarlatte, visitavano quegli ignudi africani come se fosse una cosa naturale ». Gli schiavi erano esaminati senza riguardo, « sembrava che le braccia fossero strappate via e le mascelle slogate da alcuni acquirenti. Una signora non fu soddisfatta sino a quando non costrinse una negra a gridare, tanto crudelmente le strinse il seno ».

Il guadagno netto ascendeva in genere ad una volta e mezzo il prezzo di acquisto in costa d'Africa.

6. — La tratta dopo la dichiarazione di illegalità.

La dichiarazione di illegalità della tratta ebbe importanti conseguenze, specialmente quando la vigilanza delle forze navali europee e degli Stati Uniti diventò veramente attiva; notevoli conseguenze sia sul mercato degli schiavi in costa d'Africa sia sul loro trattamento a bordo; breve-

mente le riferiremo. Ed i pericoli e le ferocie del mestiere aumentarono notevolmente.

1. Il sistema di trattare direttamente e pazientemente l'acquisto di schiavi coi piccoli re della costa finì per scomparire. Dato il continuo pericolo delle crociere bisognava limitare al minimo la permanenza in costa d'Africa; compiere rapidamente l'imbarco degli schiavi traendoli da depositi ampiamente riforniti. Cosicchè negli ultimi decenni della tratta i regoli africani si tennero in rapporti continui « con veri principi mercanti di nazionalità diversa, possessori di grandi baraccamenti ove racchiudevano il bestiame umano » (Vecchj) e dai quali era rapidamente prelevato il carico.

Il più importante forse di tali principi mercanti fu Felice Da Souza, oriundo di Rio de Janeiro, che si era trasferito a Wydah, nel Dahomey, già prima del 1830. Questo meticcio nelle cui vene correva sangue portoghese ed indiano; questo meticcio, quasi illetterato, fu presto largamente conosciuto nella costa e nell'interno sotto il nome di *Cià-Cià*. « La sfumatura che dava al suo colorito il miscuglio di sangue indiano gli assegnava forse un titolo speciale per queste imprese. Egli amava gli usi locali; parlava i dialetti africani correntemente come un indigeno. Così riuscì a conquistare agevolmente il favore dei capi.... A poco a poco *Cià-Cià* si fece benvolere da tutti coloro con i quali era in rapporti di affari nel Brasile ed a Cuba mentre, dall'altra parte, anche il bellicoso re dei Dahomey lo trattava come un grande favorito e come tale lo proteggeva.... » (Canot). *Cià-Cià* aveva deciso di godere della vita quanto più ampiamente possibile; abitava a Whydah una lussuosa abitazione provvista di ogni bene e di tutti gli agi; vini e derrate scelte, dolci, vestiti erano importati da Parigi, Londra, Avana. Disponeva anche di un harem fornitissimo (si parla di 700 donne di ogni paese). Nella sua casa, tavola sempre imbandita e raffinata, biliardi, sale da giuoco, donne che servivano a distrarre i naviganti in attesa di ottenere il carico. Si circondava di un cerimoniale imponente quando usciva; un ufficiale della sua guardia lo precedeva; un buffone lo accompagnava; una banda indi-

gena suonava mentre due cantori urlavano a squarciagola le sue lodi.

Profondo psicologo, *Cià-Cià* stupiva gli invitati con lo sfoggio di tanta ricchezza non certo per liberalità naturale ma per un sottilissimo calcolo dei propri interessi. La sua tavola era ricercata da tutti i bianchi « che, per ragioni di servizio o di traffico, approdavano alla Costa. Ed i consoli delle nazioni europee o comandanti di incrociatori, pagavano la sfarzosa ospitalità di Don Feliz, chiudendo opportunamente un occhio o magari tutti e due. Per carità non si urli allo scandalo! Rinchiusi fra la barra rumoreggiante in eterno, la laguna dalle esalazioni pestifere e la pianura africana irta della sua vegetazione spinosa, robusta e selvaggia, gli Europei consideravano la casa principesca del portoghese come un'oasi in pieno deserto.... E poi se *Cià-Cià* era il natural protettore dei negrieri, era anche colui che ai comandanti degli incrociatori sapeva rendere qualche servizio, di quelli che non si dimenticano mai. E per tutti si prestava, ora accogliendo gli ufficiali ed i marinai ammalati in certe sue fabbriche fra l'ospedale ed il *sanatorium*, ora procurando informazioni utili al successo della crociera, quando trattavasi di cattura di negrieri raccomandati a qualche casa rivale » (Vecchj).

La casa Da Souza non si limitava al commercio degli schiavi, ma dal 1840 si occupava anche di olio di palma, arachidi, polvere d'oro ed avorio. *Cià-Cià* morì nel maggio 1849; secondo le costumanze indigene un ragazzo ed una ragazza, negri, furono decapitati e seppelliti insieme a lui per servirlo nell'al di là; tre schiavi vennero sacrificati sulla spiaggia di Whydah. Forbes, nella sua opera sul Dahomey, assicura che ancora in ottobre di quell'anno continuavano le cerimonie funebri in suo onore insieme a larghe distribuzioni di rum.

Altro principe mercante era Don Pedro Blanco, che si era insediato sul fiume Gallinas. Figurarsi — ricorda Teodoro Canot suo luogotenente — figurarsi « un pigro fiume, cento miglia a nord di Monrovia, che viene lentamente a perdersi nell'Atlantico. Durante la stagione delle piogge esso trasporta abbondanti alluvioni depositandole nel punto di incontro della marea; con la marea esse formano un de-

dalo di innumerevoli isolotti dal fondo cedevole. Appaiono, da lontano, bassissimi al navigante; coperti di giunchi, simili ad un immenso campo di funghi velenosi. Questa zona non attirava in alcun modo l'agricoltore ed il commerciante; ma la pericolosa barra, la estrema desolazione lo rendevano riparo favorito del fuorilegge o del negriero».

Qui dunque si era stabilito Don Pedro; dal 1822 al 1839 egli avviò una media annuale di 5000 negri a Cuba, Portorico, nella Carolina del Sud, nella Georgia, nel Brasile. Nativo di Malaga; intelligente, colto, generoso, come mai aveva pensato di ridursi in tanta desolazione ed abbiezione? Diventato rapidamente ricchissimo col vergognoso traffico si era circondato di ogni lusso; viveva in mezzo ad uno splendore orientale; si era formato un serraglio di bellezze negre ed europee, che teneva in un isolotto. Esile, bronzato, dallo eloquio elegante; faceva subito ottima impressione; immenso era il suo prestigio fra gli indigeni, proverbiale la sua onestà negli affari; ma crudele al bisogno, spietato. Gli uffici ed i baraccamenti per gli schiavi erano sparpagliati negli isolotti; tutti ben vigilati da una rete di vedette, munite di telescopio, in posti protetti dal sole e dalla pioggia, su grandi alberi o su pali, alti dal suolo da 22 a 30 metri. Le vedette avevano l'incarico di scrutare costantemente l'orizzonte per annunziare l'arrivo di negrieri o di incrociatori. Nel 1839 Blanco si ritirò dagli affari — diventavano troppo pericolosi! — con circa un milione di sterline; concluse piacevolmente la vita nella riviera italiana; fra gente che non avrebbe mai immaginato di frequentare un antico mercante di schiavi.

2. Notevoli trasformazioni si ebbero anche naturalmente nelle navi e nello stivaggio della merce. I negrieri dovevano passare come onesti commercianti di olio di palma, in caso di visita degli incrociatori; erano quindi costretti a nascondere le abbondanti provviste, i ferri, i fusti, le grandi marmitte ecc. ed a non portare in permanenza l'interponte rivelatore. Il quale veniva attrezzato al momento dell'imbarco degli schiavi; però talvolta, data la fretta l'equipaggio non aveva modo di assicurare con bagli e puntelli il tavolato; le assi erano più che altro gettate sul carico sottostante e mantenute solo con qualche

chiodo. Anzi, quando le crociere diventarono più vigilate, queste lievi precauzioni furono talvolta trascurate e gli schiavi rimasero anche per lungo tempo accatastati sui barili d'acqua e sulle merci della stiva. Poi, in navigazione, si regolava tutto come meglio si poteva.

Il negriero *Pons*, catturato nel 1845 dall'incrociatore americano *Yorktown*, aveva appunto *stivato* i suoi 850 negri in questo modo. In una sola notte ne erano morti 18; altri 150 perirono nel viaggio sino a Monrovia dove la nave fu avviata.

D'altra parte, alle navi *relativamente* larghe e comode del periodo precedente vennero sostituiti scafi più piccini e stretti per essere celeri camminatori, con limitato e poco alto interponte (da 60 a 90 cm. talvolta) ed esiguo volume di stiva. E l'ammassamento della merce umana, favorito anche dagli immensi guadagni, diventò spaventoso. Mentre prima gli schiavi erano fatti coricare sul dorso, li si costrinse invece, invariabilmente, a giacere sul fianco. Ecco difatti, secondo la viva descrizione di Canot, come era effettuato ogni notte lo *stivaggio*: « Gli schiavi situati nella parte dritta della nave vengono sistemati con la faccia rivolta verso la prua, ciascuno col dorso voltato al vicino; quelli della parte sinistra col viso rivolto verso la poppa: *Così ciascun negro si trova coricato sul fianco destro; ciò è ritenuto preferibile per il buon funzionamento del cuore.* Al momento dell'assegnazione dei posti, ogni notte, si dà la massima attenzione alla statura; gli individui più alti occupano la parte più larga della nave; i più giovani o quelli di statura minore sono sistemati a proravia ». Nel mezzo, fra i piedi degli uni e degli altri, ancora altri schiavi vengono sistemati. In sostanza i negri occupano dormendo la posizione di «*cucchiai in uno scrigno; le ginocchia piegate dell'uno entro il cavo lasciato dalle ginocchia dell'altro*»; *spoon fashion*, appunto, venne definito il sistema nel gergo negriero del tempo.

Ma ci furono anche perfezionamenti! Quando le traversate diventarono più pericolose ma più lucrose, occorreva imbarcare il maggior numero di negri possibile; cosicchè in interponti alti poco più di 60 cm. gli schiavi non furono più posti a giacere, *ma seduti in fila l'uno fra*

le gambe aperte dell'altro (Spears, p. 71).[1] Parla un negriero americano: « Facemmo *sedere* i negri, a cominciare da prua; il primo rivolto a proravia *con le gambe alzate verso il mento; il secondo, nella medesima posizione, col petto a contatto del dorso dell'altro*. E così, in fila per tutta la lunghezza e larghezza della stiva. I sorveglianti negri ottennero il privilegio di giacere distesi, ma avevano l'obbligo di mantenere gli altri schiavi nella posizione indicata » (Dow, p. 298). Nel 1845 il brigantino americano *Truxton* catturò nel Rio Pongo la scuna *Spitfire* di New Orleans; 100 tonn. di stazza e 346 negri a bordo « in un interponte non abbastanza alto da contenere un uomo seduto a meno che non stesse con la testa inclinata in avanti ». Naturalmente le condizioni della merce umana diventavano spaventose durante la traversata specialmente in caso di inseguimento da parte di incrociatori; quando bisognava chiudere i boccaporti e mantenere costantemente gli schiavi abbasso. Ed il fetore si spandeva per il mare. « Ufficiali di navi da guerra addette alla repressione del traffico hanno dichiarato che in certe condizioni del tempo essi riuscivano a scoprire un negriero dal lezzo, molto tempo prima di quanto non lo avvistassero. Talvolta il fetore era percepibile a circa cinque miglia sottovento ». E la mortalità in queste condizioni era immensa; purtroppo non si hanno per questo periodo gli stessi larghi resoconti del periodo nel quale la tratta era legale; basterà però dire che l'incrociatore che catturò il *San Joaquim*, negriero portoghese, chiese al capitano quanti schiavi contasse di perdere nella traversata. *Un po' più della metà*! ecco la serena risposta. Ed il *Louis*, francese, caricando a Calabar, fu costretto la sera a chiudere i boccaporti perchè s'era levato mare e si temeva di imbarcare acqua in coperta. Il giorno dopo, 50 cadaveri furono trovati nell'interponte.

Ma ciò non ha importanza agli occhi dei negrieri; la tratta si intensifica perché, nonostante ogni pericolo ed

---

[1] Spears, anzi, dà qualche altro particolare, ma sembra incredibile ed inutile: « the slaves were stowed sitting up in rows, one crowed into the lap of another *and with legs on legs* »: *e con le gambe di uno su quelle dell'altro* « *like riders on a crowded toboggan* » (p. 71).

ogni miseria, i guadagni diventano enormi. Nel 1753, i 47 schiavi del *Sanderson* acquistati a 11-12 sterline ciascuno erano stati rivenduti, in complesso, per 1680 sterline con un guadagno netto di almeno novecento sterline. Nel 1786 i negrieri di Liverpool vendettero 31.690 schiavi per 1.282.690 sterline, con 298.462 sterline di utile netto (costo delle merci esportate in Africa per l'acquisto degli schiavi: 864.895 sterline; mantenimento dei negri a bordo: 15.845; paghe ed altre spese 103.488).

Nel 1798 la *Lottery*, armatore Tommaso Leyland — il quale per tre volte era stato sindaco di Liverpool — vendette i suoi 460 negri con 26 sterline di utile netto per testa; il viaggio completo era durato sei mesi. E bisogna aggiungere i guadagni sulle merci acquistate nel viaggio di ritorno dalle Indie Occidentali. In sostanza in quel torno si può dire che ogni traversata negriera lascia da 12 a 40 sterline di utile *per negro sbarcato*; una nave adatta al trasporto di 300 o 400 negri costava 7500 sterline circa, se di nuova costruzione. Essa lasciava quindi da 7000 a 20 mila sterline di utile netto per ogni viaggio e poteva anche farne *cinque* o *sei*, come si è detto, prima di essere demolita perchè diventata troppo sporca.

Ma non appena la tratta fu dichiarata illegale i profitti naturalmente aumentarono; si ebbe *in un primo tempo* il curioso fenomeno che i prezzi rinvilivano in costa d'Africa, sino a 15 o 20 dollari, mentre aumentavano nei porti americani di sbarco. Frattanto una interessante trasformazione avveniva anche nelle categorie delle merci adoperate per il baratto. Da un esame del carico di uscita a tale uopo imbarcato dallo *Actif*, nel 1821, Vignols ha difatti rilevato l'importanza «relativamente enorme» assunta dalle cotonate in confronto alle armi e munizioni che rappresentavano solo il 16 % del valore del carico: all'alcole, 11 %, alle conterie ecc., 1,73 %; al tabacco, per una percentuale anche minore. Le conterie dunque con le quali i negrieri espletavano in gran parte il loro commercio, nei due secoli precedenti, erano cadute in disuso in costa d'Africa; anche perchè il loro prezzo insieme a quello dell'alcole era singolarmente aumentato fra il 1720 ed il 1820. Ma quello delle cotonate, dato il continuo aumento

delle piantagioni e la già iniziata meccanizzazione della industria tessile, andava diminuendo; d'altra parte i negri si erano accorti che tali tessuti, bianchi o colorati, costituivano, dato il minor costo, « una acconciatura più desiderabile e più adatta: erano ornamento e vestito nello stesso tempo; in confronto a collane e bracciali in vetro, diventati troppo cari ».

Nelle merci di tratta cominciano poi ad abbondare gli articoli extra, più ricchi e più lussuosi, i quali erano prima meno ricercati dagli indigeni e meno portati dai negrieri per non guastare il mestiere. La civiltà!! E così specchi grandi, tappeti a colori piuttosto accesi, coperte di lana, camice, pantaloni e finanche reti di circuizione, attrezzi utilissimi in quel paese di grandi fiumi pescosi. Questi generi però erano offerti solo come regalo. Ma diventata la tratta più pericolosa ancora, cessa alfine in costa d'Africa il tradizionale sistema del baratto dei negri: la presenza a bordo della merce di tratta sarebbe stata troppo rivelatrice nelle visite delle navi da guerra in crociera; essa quindi è sostituita con articoli ricchissimi e di poco volume; già nel 1827 il *Fortuna* pagherà i negri acquistati con 200 mila sigari e 500 dollari.

Il costo di ciascun schiavo, per lo *Actif*, si aggirò nell'anno predetto su franchi 211,47 in media. Sconosciamo il prezzo di vendita a destinazione, ma il guadagno dovette essere indubbiamente alto perchè « alle colonie i piantatori si strappavano i negri, ad ogni arrivo ». Per farcene idea disponiamo però di elementi più precisi. Il *Fortuna* citato, di 90 tonn., apportò dollari 41.448 di utile netto per una traversata di sei mesi; la nave era costata 3700 dollari; le provviste, merci ecc. meno di 21 mila dollari.[1]

---

1 Ecco, tratto dal CANOT, il bilancio della goletta *Fortuna*, 90 tonn., partita nel 1827 dalla Havana per un viaggio negriero della durata di sei mesi:

Spese per il viaggio di andata.	*Dollari*
Costo della nave	3.700,00
Arredamento, vele, fatture del carpentiere e bottaio . . .	2.500,00
Viveri per l'equipaggio e gli schiavi.	1.115,00
Anticipi pagati per 18 uomini di equipaggio.	900,00

Nel 1835 la scuna *Napoléon* di 90 tonn. trasportò a Cuba 350 schiavi; li aveva acquistati a 16 dollari in media; li vendette a 360. Utile netto complessivo del viaggio: 100 mila dollari. Nel 1838-39 la *Venus* portava 860 negri venduti a 340 dollari ciascuno; dollari 200.000 di utile netto. Nel 1845 i negri dello *Spitfire* già citato erano stati acquistati a 20 dollari circa ciascuno; a Cuba sarebbero stati pagati da 300 a 400 dollari; poco dopo il guadagno

---

Anticipi paga al capitano, ufficiali, nostromi, cuciniere, cannoniere	440,00
Carico (200 mila sigari e 500 dobloni)	10.900,00
Spese doganali, mancia ai funzionari	200,00
Commissione del 5 %	987,00
Totale delle spese	20.752,00
Spese per il viaggio di ritorno.	*Dollari*
Parte del capitano a 8 dollari a testa	1.746,00
» » secondo a 4 dollari a testa	873,00
» » » ufficiale e del nostromo, 2 dollari a testa	873,00
Paga del capitano	219,78
» » secondo	175,56
» » primo ufficiale e nostromo	307,12
» » cuciniere e cameriere	264,00
» » 18 persone di equipaggio	1.972,00
	21.172,46
Spese alla Havana.	
Mancia ai funzionari; 8 dollari per negro sbarcato	1.736,00
Commissione su 217 schiavi, tolte le spese	5.565,00
Commissione ai consegnatari	3.873,00
217 abiti da schiavo a 2 dollari ciascuno	434,00
Spese diverse	1.200,00
	39.980,46
Introiti.	
Vendita all'asta della nave	3.950,00
Ricavato della vendita di 217 schiavi	77.469,00
	81.419,00
RIASSUNTO.	
Introiti	81.419,00
Spese	39.980,46
Utile netto	41.438,54

netto aumentava anche a non meno di 500 dollari a testa (Spears, p. 142).

Si è già detto che le navi negriere erano in genere diventate piccine; brigantini e scune generalmente, appositamente costruiti « che non servivano ad altro genere di trasporto » ed i modelli erano stati studiati dagli americani del Nord. « Avevano vita corta quelle navi; erano costruite apposta per non durare; e appena mostravano il minimo segno di decadimento, si incendiavano o si gettavano sulla costa americana. *Per conseguenza l'architettura navale fu debitrice di molti progressi alla tratta; e l'antenato dei celerissimi clippers americani e liguri è stato il negriero* » (Vecchj). Da citare ad esempio il *Venus*, costruito a Baltimora; era così rapido che il capitano, inseguito in costa d'Africa dagli incrociatori, si divertiva a diminuire di tanto in tanto le vele per lasciarsi avvicinare. E poi di nuovo forza di vele per sfuggire!

Le navi addette alla pesca delle balene diventarono adattissime al traffico dei negri; le loro immense caldaie per l'estrazione dell'olio non potevano dare sospetto agli incrociatori ed intanto servivano a cuocere il cibo per gli schiavi; giustificata altresì l'abbondanza dei fusti.

Ma negli ultimi anni della tratta anche grandi navi si intrusero nel traffico. Così alcuni velocissimi clippers non trovando più redditizio impiego, verso il 1850, furono stornati alla tratta, dal traffico fino ad allora esercitato con la California dove trasportavano i cercatori d'oro. Così l'americano *Nightingale*, ad esempio, che portava in un sol viaggio sino a 2000 schiavi ed il *Sunny South*; il primo fu catturato nel 1861 in costa d'Africa, a Kabenda, mentre stava imbarcando il carico; l'altro, nel 1860, nelle calme dei tropici, con più di 800 negri a bordo.

Anche piroscafi parteciparono a questo traffico ma negli ultimissimi suoi tempi. Il *Providencia* americano trasportò nel Brasile 4500 schiavi in quattro viaggi; il *Cacique* ne stava imbarcando 1500 a Kabenda, quando fu catturato da una nave britannica.

Naturalmente queste navi adibite al traffico illegale, per sfuggire alla vigilanza diventata anche attiva nei porti di imbarco, venivano trasferite di mano in mano con miste-

riose transazioni; avevano false carte di bordo; cambiavano di bandiera con facilità tenuto altresì presente la nazionalità dell'incrociatore che le inseguiva; imbarcavano oltre al capitano vero anche un esperto della tratta che prendeva usualmente il comando in costa d'Africa e nel viaggio di ritorno. I negrieri non erano più in grado di rimanere al largo, alla fonda, ad attendere; penetravano nelle insenature; la foresta ne nascondeva gli alberi; attraverso i numerosi canali arrivavano le piroghe cariche di schiavi; e le maree che portavano le piccole navi nell'interno le rimettevano in mare.

Ma come poi si svolgesse la tratta negli ultimissimi anni ci è vividamente raccontato da un medico di bordo finito mal suo grado (?) sul clipper *Rebecca*, di Baltimora, 550 tonn.; capace di dare quattordici miglia col vento favorevole.[1] «Si fece un'ampia provvista di cavi, pennoni e vele di rispetto»; si trovarono anche, per caso, una cinquantina di passeggeri negri emancipati da trasportare in Liberia; e così fu giustificato l'acquisto di abbondanti viveri, senza sospetto. Il *Rebecca* il 1° luglio 1859 era già in vista di Capo Palmas; poco dopo ripartiva per il Congo ed all'equipaggio adunato a poppa il nuovo comandante spagnuolo — che aveva fatta la traversata da passeggero insieme ad un suo ufficiale — annunziava il vero scopo del viaggio. La gente, 23 persone, di sette nazionalità diverse, accettava; ecco le paghe: 5000 dollari ciascuno, per tutta la traversata, al capitano ed al primo ufficiale americani che, naturalmente, avrebbero viaggiato da passeggeri; 3500 al secondo ufficiale; 3000 al carpentiere; 1500 ad ogni marinaio; una piccola fortuna dati i tempi. La costa è molto sorvegliata; ma il viaggio è regolato in modo da arrivare all'alba al punto prestabilito. Si ammaina un battello sul quale prendono posto il capitano spagnuolo e due marinai; viveri per due giorni e bussola. La nave riprende il mare; il secondo spagnuolo assume il comando; si dovrà tornare nello stesso posto solo fra quaranta giorni. Ed il *Rebecca* naviga così, senza scopo, per tutto questo tempo non avvicinandosi mai a meno di 200 miglia dalla costa.

---

[1] *The last slave ship*, in «Scribner's Magazine», luglio 1890.

Crociera senza eventi; ma alfine nel giorno fissato, ecco di nuovo la nave al medesimo posto; « un negro, in terraferma, agita un bandierone bianco con una croce rossa ». Torna a bordo il capitano spagnuolo ma certamente le cose non sono andate bene; l'agente inviato alcuni mesi prima per preparare il carico si è ammalato e morirà di febbre. Egli con il suo assistente si trovano in una fattoria del Congo; si decide di proseguire su per il fiume; tanto le spedizioni sono in regola. Di nuovo il capitano spagnuolo lascia la nave per risalire il Congo; imbarcazioni di un incrociatore inglese sono venute a curiosare. Ma intanto i negri erano stati acquistati e concentrati in una località a mezza giornata di cammino dalla costa. Il 1° ottobre 1859 si salpa e si scende il fiume; la nave dichiara all'ufficiale di una imbarcazione da guerra, cui dà il rimorchio, che purtroppo gli affari sono andati male e si torna, vuoti, in America. Si fa prua a nord-ovest ma « la mattina successiva si vira di bordo, governando a Sud; lo scafo viene tutto tinto in nero mentre prima aveva i porcelli bianchi, il nome viene raschiato dalla poppa e dalle mbarcazioni; la bandiera e i documenti americani sono gettati a mare ». Da oggi — avverte il capitano spagnuolo — non abbiamo più nome, non apparteniamo ad alcuna nazione, non sappiamo niente. « È questo l'unico modo di scamparla se saremo presi ».

Per quattro giorni si incrocia a non meno di 150 miglia dalla costa; nel pomeriggio del quarto si fa prua verso l'Africa; luci spente, guardia rinforzata; alle due del mattino ecco la nave a due miglia da terra, lat. 6° 10′ S; lo si sente dal mare che frange perchè tutto è ancora oscuro. Ma alla prima luce si scorgono i battelli pronti, al di là della barra; l'orizzonte è libero. Si dà fondo; si issa la solita bandiera bianca con croce rossa; alle 14 già un buon numero di negri è a bordo; « un biscotto a ciascuno appena arrivato e giù nell'interponte ». Ma si avvista molto lontano un fumo; è il *Vixen*, britannico, che arriva per guastare la festa. Una bandiera rossa avverte quei di terra che si affrettino; passa ancora qualche ora; l'inglese è già a tre miglia; si avvicina ancora; tira un colpo che passa di prua. Ma il carico è ormai completo, quasi 1200

schiavi fra 12 e 30 anni. Il negriero fila la catena dell'àncora che abbandona; è già coperto di vele; il *Vixen* ormai a non più di un miglio spara ancora; ma il *Rebecca* con la sua maggiore velocità è presto fuori di tiro.

La traversata è senza eventi; solo ogni mattina tre o quattro morti nel carico; si arriva alfine, dopo aver potuto evitare ogni fermo o vela sospetta, ad un isolotto presso Cuba nel quale i negri sono senz'altro sbarcati. La nave viene incendiata; gli schiavi imbarcati su piccole scune per Trinidad ed invitati alle piantagioni dopo essere stati in fretta e di nascosto battezzati.

Anche un yacht, il *Wanderer* di 260 tonn., varato nel 1857 a Port Jefferson (Long Island) è stato adibito alla tratta; batteva bandiera del *New York Yacht Club*! Nel 1858 partì da Charleston per Trinidad in un viaggio definito di piacere, proseguì poi per il Congo dove incontrò la nave da guerra inglese *Medusa*. La affiancò senz'altro, offrendo agli ufficiali quanto di meglio aveva a bordo; invitandoli anzi, dopo di aver sturato un sufficiente numero di bottiglie « *a visitare lo yacht per vedere se per caso non fosse un negriero* ». Lo scherzo fu « *apprezzato da tutti* » dopo di che il *Medusa* proseguì la rotta; ed il *Wanderer* risalito il Congo, imbarcò 750 giovani schiavi dai 13 ai 18 anni che sbarcò poco dopo, in salvo, nella costa della Georgia.[1]

3. Un deplorevole effetto delle leggi abolizioniste è stato quasi trascurato dagli scrittori che si sono occupati della tratta. « È difatti interessante rilevare che, dal momento in cui il traffico fu dichiarato illegale, esso esercitò maggior fascino *su alcuni avventurosi spiriti del tempo*. Vivevano allora uomini che ricercavano più attivamente l'odore della polvere e la vista del sangue che i dollari aurei in ricompensa del viaggio. Il mare era pieno di gente che aveva servito sui corsari delle guerre napoleoniche; abbondavano anche i pirati; dichiarare la tratta illegale significava renderla più gradita a tale gente ». Ma

---

[1] Bradley, *The last of American slavers*, in « Marine Journal », 22 maggio 1926.

è norma comune, del resto, che nelle grandi crisi sociali e politiche la vita umana sia sempre poco calcolata.

Ed i guadagni poi non erano affatto disprezzabili. Abbiamo visto le paghe del *Rebecca*, ma anche qualche decennio prima un capitano, per un viaggio di sei mesi, riceveva 2000 dollari; il primo ufficiale 1000; paghe poi in effetto enormemente aumentate in conseguenza del *premio* concesso poi per ogni schiavo sbarcato in buone condizioni. Verso il 1850 si poteva calcolare che su 400 negri il capitano ricevesse 12.000 dollari.

Marinai espertissimi e manovrieri, i negrieri del tempo; abilissimi a trarsi fuori dagli agguati; tali da incutere rispetto anche agli ufficiali delle navi da guerra in crociera che non potevano a meno di apprezzarne l'audacia, l'inventiva, gli strattagemmi e le belle qualità marinaresche. Arrivavano tali ufficiali, in costa d'Africa, pieni di avversione e di prevenzioni; sentimenti che molto si attenuavano col prolungarsi del soggiorno. Orribile il traffico; assolutamente ignobile; ma pure loro finivano, ad esempio, per accorgersi che quel negro che i filantropi volevano presentare in un alone di idillio era poi ben diverso nella realtà: dedito alla menzogna abituale; pronto al furto; facile all'inganno; crudele quando poteva.

Naturalmente il momento difficile per i negrieri era, come si è detto, quello dell'imbarco della *merce* e dell'arrivo, per eludere la vigilanza degli incrociatori. Chè a terra invece c'erano infinite complicità; diciassette dollari per ogni negro sbarcato si pagavano — secondo una fonte — per fare indurre i funzionari doganali di Cuba, a chiudere gli occhi. Ciò verso il 1860; nel 1827 bastavano otto dollari; ma i pericoli erano aumentati. Talvolta arditamente barche armate delle navi da guerra risalivano il fiume arrembando i negrieri; ma era affare pericoloso perchè questi si difendevano vigorosamente aiutati dai mercanti di schiavi. Più agevole attenderli al varco durante la delicata manovra di uscita e di passaggio della barca. Ecco un episodio raccontato da Corbière. Il negriero deve uscire con 300 schiavi a bordo; notte oscura; vento fresco da terra che ha costretto lo stazionario britannico ad allargarsi. « Salpo, spinto da raffiche che mi portano violentemente verso la

foce, ma non riesco a fare molto cammino. Frattanto è l'alba e la mia implacabile corvetta mi preclude il ritorno a terra essendo quasi scivolata fra me e la barra. Passare sotto la sua bordata equivale al suicidio; se pescassi meno potrei infilare il canale stretto e sinuoso di Foche Point mettendo così, fra me e la nave, l'isola di Foche ed i banchi di sabbia sui quali il mare frange furioso ». Ma con 13 piedi di immersione come si fa a transitare un canale con 11 piedi di fondale? « Maledizione! non importa! fate chiudere ermeticamente tutti i boccaporti! Quattro uomini a riva a largare i velacci; ognuno a posto di manovra e silenzio! — Ma capitano, ecco una raffica furiosa che ci piomba addosso!!! — Silenzio! Nello stesso momento la raffica è su noi; la nave sbanda a dritta; l'acqua sale sino a metà del ponte; l'angolo è tale come se la nave fosse ingavonata; la gente si agguanta sopravento come può. I trecento negri nella stiva urlano spaventosamente; io stesso al timone, governo nel canale tanto poco profondo. Ma così sbandati, la chiglia quasi a fior d'acqua, la nave fa cammino; striscia sul fondo rimovendo la sabbia che intorbida l'acqua alla superficie. Dopo mezz'ora il tre alberi riprende l'equilibrio; salvi; la corvetta si vede ancora ma sottovento, a tre leghe di distanza, mentre io, fiero del mio colpo di testa, correvo in poppa nel canale del Nuovo Calabar ».[1]

---

[1] L'episodio è raccontato da EDUARDO CORBIÈRE, nel romanzo: *Le Négrier*, Parigi, Crès, 1936; la prima edizione è stata pubblicata nel 1832, a Parigi, dall'editore Denain. Si tratta, è vero, di un *romanzo*, ma Corbière, dotato più di memoria che di immaginazione, nei suoi romanzi o novelle ha trasfuso tutto il bagaglio di aneddoti e di episodi raccolti conversando, nelle Antille e in costa d'Africa, con negrieri. Più che romanzo lo chiameremo quindi documentario; lo stesso si può dire del VECCHJ, *Il romanzo di un negriero*, Torino, Paravia, 1929; tanta parte di esso è stata attinta alla vita vera, come Jack La Bolina mi raccontava.

E del resto l'episodio narrato del Corbière, e che fu anche raccontato da MAYNE REID in *Ran away to sea* (pubblicato nel 1859), deve ritenersi autentico. « *Par suite de l'hydrographie côtière du golfe de Guinée, la manoeuvre dut être parfois realisée, malgré ses dangers et Reid le savait aussi bien que Corbière* ». Così VIGNOLS, in: *Les sources du Tamango de Mérimée et la littérature négrière à l'époque romantique*, in: « Mercure de Franco », 15 dicembre 1927.

E durante la traversata anche altri stratagemmi per fuggire agli incrociatori. La *Jeune Estelle*, nel 1815, per ritardarne l'inseguimento gettò successivamente in mare fusti contenenti uno schiavo ciascuno; la nave da guerra perdeva tempo per ricuperarli. L'episodio del resto non era nuovo; Surcouf, se ben ricordiamo, lo adoperò una volta; gettava a mare un barile con due prigionieri ed un mazzo di carte! Ed i negrieri arabi moderni anch'essi, nel Mar Rosso, lo hanno adoperato secondo Kessel.

Ed ecco, arrivati in America, come il Wanderer già citato riuscì nel 1858 a sbarcare il carico. « Per risalire il Savannah bisogna obbligatoriamente passare sotto il fuoco dei forti; pazzia tentarlo in pieno giorno, col contrabbando di negri a bordo ». Il capitano si rifugiò quindi in un braccio secondario della foce ed avvertì l'armatore. « Il quale annunziò senz'altro che intendeva dare un gran ballo in onore degli ufficiali e guarnigione del forte; insistendo perchè anche la bassaforza partecipasse. Mentre la gaiezza era al colmo, il Wanderer passò furtivamente sotto i cannoni del forte e risalì il fiume sino alla piantagione dell'armatore ». Ma tanta gente era a conoscenza dello stratagemma che questo si riseppe; l'armatore fu arrestato, la nave confiscata, dei negri manco a dirlo non si trovò traccia. Poi il primo fu rilasciato e potè ricomprare all'asta, per un quarto del valore, lo yacht. E gli schiavi, acquistati a basso prezzo in Africa furono rivenduti « per 600 o 700 dollari ciascuno; il capitano ebbe 3500 dollari per i suoi servizi ».

Le navi da guerra erano in genere indulgenti con i negrieri che non facessero resistenza; non è vero che questi venissero impiccati a cima di pennone, come generalmente si crede. L'equipaggio era talvolta lasciato libero; talvolta trattenuto per contrabbando e posto in carcere; lieve dunque la pena, se paragonata all'immenso guadagno. Le navi da guerra erano naturalmente più dure con coloro che resistevano; ma non eccessivamente. Perchè si trovavano negrieri disposti ad adoperare le armi; ben 18 casi di resistenza contro le forze navali americane vengono ad esempio annoverati negli *House Reports* degli Stati Uniti (N. 348, 21° Congresso; 1ª sessione). Il *Veloz Pasajero*, per

dare un altro esempio, con 20 cannoni e 150 uomini di equipaggio, carico di 550 schiavi non si arrese forse allo sloop britannico *Primrose* solo dopo di aver avuto 46 morti e 20 feriti? Ma la nave da guerra ci perdette 3 uomini ed ebbe 12 feriti. Tanti altri casi si potrebbero dare sino al 1845 quando l'equipaggio dell'incrociatore *Wasp* fu massacrato in costa d'Africa. Ma fu una vittoria di Pirro per la tratta, perchè essa provocò l'ordine, agli incrociatori britannici, di non dar quartiere al negriero che adoperasse le armi. « E la resistenza diventò immediatamente fuori di moda » (Spears, p. 144).

D'altra parte per sfuggire alla cattura bastava non avere più alcuno schiavo a bordo al momento della visita; che ci fosse ancora la prova del loro passaggio: il lezzo, i ferri, i viveri ecc. non voleva dir niente. Le istruzioni erano formali; per trenta anni le Corti giudicarono in tal senso: e gli effetti furono talvolta.... strepitosi. Ecco ad esempio che il britannico *Black Joke*, capitano Ramsay, nel settembre 1831 manda due barche armate a visitare i negrieri spagnuoli *Rapido* e *Regulo* che escono dal Bonny. Ma le due navi invertono la rotta, cercano di risalire il fiume e vanno frattanto gettando gli schiavi fuori bordo, a coppie con i ceppi ancora alle caviglie. Dalla nave e dai battelli armati ciò si vede distintamente insieme agli squali che si contendono i disgraziati dei quali si sentono le grida atroci. Il *Rapido* non aveva più nessun negro quando fu arrembato: ma una coppia si era potuta ripescare; la sua testimonianza bastò a far confiscare la nave. Il *Regulo* non riuscì a liberarsi di tutto il carico ma dei 450 schiavi che aveva imbarcato se ne trovarono solo 204. Gli umanissimi capitani avevano deliberatamente ucciso tanta gente solo in sostanza per risparmiare il valore delle due navi, che si aggirava in complesso su 10.000 dollari!

Più atroce il caso del *Brillante*, 300 tonn., comandato da Homans, britannico. Non potè sfuggire a quattro navi da guerra; lo serravano in Atlantico senza via di scampo. Cade frattanto la notte prima che la nave più vicina sia venuta a tiro; Homans dà ordine di filare intorno alla murata della nave, fuori bordo, la catena dell'àncora, assicurandola con rizze; l'àncora è frattanto spostata mediante

paranchi. Il carico, più di 600 negri, è fatto salire in coperta e sistemato lungo la murata mentre cavi sono passati fra i ceppi e le maglie della catena. Poi, non appena le imbarcazioni armate delle navi inseguitrici si avvicinano, si tagliano le rizze e si dà fondo. Con immenso clamore gli sventurati precipitano in mare; gli inglesi arrivati a bordo non trovano più un negro; nonostante ogni evidenza del loro recentissimo passaggio a bordo, *devono lasciare libera la nave*!

I tribunali in genere davano del resto miti pene anche perchè non erano sempre inglesi ma delle nazioni sotto la cui bandiera navigavano le navi confiscate. I negri liberati erano portati nelle colonie africane della Costa d'Oro; a Bathurst, Sierra Leone, dove erano dati in affitto — altra forma di duro servaggio — a piantatori europei. E la tratta rendendo un minimo del 30 % sul capitale im-
iegato (su quattro negrieri uno solo ne veniva catturato)
l un massimo del 180 %, continuò a fiorire ancora per
ıalche decennio. Allora però i negrieri si chiamarono
ontrabbandieri di negri: *slave smugglers*. Ma a poco a poco le crociere più intense e più vigilanti riuscirono gradatamente a distruggere le fattorie della costa; prima, dato il carattere del litorale, venne spazzato il golfo di Guinea; i trafficanti di schiavi si stabilirono allora sul Rio Pongo, a nord ovest di Sierra Leone. Qui convenivano i mercanti Fulah dai paesi dei Mandingos e dell'Alto Niger; nei fiumi ed isolotti adiacenti della Guinea portoghesi si svolgeva pure un commercio di schiavi; ci volle qualche tempo prima che i depositi di Rio Pongo e Bohama fossero distrutti dalle forze inglesi e francesi. Poi (come si è visto) i negrieri scesero verso il Congo, più specialmente. Ancora nel 1859 la relazione annuale del Ministero della Marina degli Stati Uniti segnalava undici catture di negrieri, da parte delle sole forze navali americane. Ma nel 1862 venne catturato al Largo di Cuba lo *Erie*, carico di schiavi e comandato dal capitano Nataniele Gordon; fu considerato pirata in base alla legge del 1820 ed impiccato il 21 febbraio 1862. La tratta si potè allora considerare finita: vivacchiò solo qualche anno ancora.

LA TRATTA DEI GIALLI

La tratta dei negri che aveva dato luogo a tante ferocie sulla assolata costa d'Africa e sui mari, fu dunque legalmente abolita nei primi decenni del secolo XIX. Ma al *legno d'ebano*, al lavoro coatto ed a buon mercato, si doveva il rigoglio delle piantagioni tropicali: cacao, cotone, canna da zucchero, caffè; cosicchè, ad evitarne la rapida involuzione in zona arida o stepposa, ad evitare la rovina economica dei proprietari nonchè il dissesto dei bilanci coloniali, fu giocoforza cercarne subito la sostituzione. Perchè, come si comprese immediatamente nelle colonie più interessate al problema, il negro *libero* sarebbe rifuggito dal duro lavoro dei campi, mentre non era possibile rimpiazzarlo con la mano d'opera locale, sia perchè numericamente scarsa sia anche perchè inefficiente. Chi pensò, nella emergenza, a gettare le prime basi di un'altra grandiosa emigrazione: *quella degli indiani?*

La storia non conserva il nome del precursore, ma è stabilito che nello stesso anno 1834, che vide infrante nelle colonie inglesi le ritorte degli schiavi, un primo nucleo di 40 lavoratori o *coolies*, provenienti dall'India britannica, sbarcava nell'Isola Maurizio. Fu questo il timido inizio di una vasta corrente di lavoratori docili ed a buon mercato che sfociò nei possedimenti coloniali inglesi e francesi; nel 1895 se ne contavano ad esempio 150 mila a Maurizio, 55 mila a Trinidad, 13 mila a Giamaica, 70 mila nelle colonie francesi. Corrente che *non ebbe, per altro, il carattere di una nuova disumana tratta, ma di una emigrazione, invece*, agevolata, facilitata, assistita all'imbarco, durante la traversata, nei porti di destino da Governi coloniali piuttosto paterni; posta sotto l'egida di un altissimo

funzionario dal nome sonoro: *Protettore degli Emigranti*, che, dalla sede di Calcutta, sovraintendeva perchè tutto, sulle navi-trasporto-coolies: cibo, acqua, spazio ecc. fosse adeguato e sufficiente. Suoi organi erano i medici di bordo che dipendendo da lui *soltanto e direttamente*, erano naturalmente divenuti personaggi autorevolissimi a bordo; più autorevoli certo, per quanto si atteneva agli emigranti, del comandante. E non era cosa da poco, in un periodo nel quale sotto ogni bandiera il capitano era riconosciuto padrone assoluto dopo Dio; chè tale preminenza gli erano andate concordemente attribuendo le costumanze e legislazioni marittime, parallelamente all'affermarsi a terra delle grandi monarchie assolute.

« *Chi mai altro che il sanitario di una nave trasporto* coolies *avrebbe osato proporre al comandante di ridurre a velatura per evitare il soverchio sbandamento della nave, fastidioso per gli emigranti ammalati?* ». Così L. G. W. White, *Ships, coolies and rice*, London, 1936, p. 19; mentre il Lubbock rincara: « In molti modi i doveri del medico lo portavano a cozzare contro il capitano. Nei tropici, ad esempio, egli disponeva che fossero inferite tende e che le maniche a vento fossero sempre orientate nel senso adatto. Ciò arrecava continuo lavoro alla guardia, specialmente quando il tempo era burrascoso; si può bene intendere *l'entusiasmo* del capitano e degli ufficiali » per quanto i trasporti imbarcassero equipaggi rinforzati. E si possono bene immaginare le ripercussioni nello stretto quadro di bordo e nel tedio delle lunghe traversate, delle continue vertenze in materia di ventilazione, pulizia, cucina ecc.; vertenze che acquistavano particolare acrimonia per il fatto che il medico non aveva uno stipendio regolare, ma era retribuito con un sensibile compenso fisso — 21 scellini — per ogni emigrante sbarcato in buone condizioni.

Un'accuratissima vigilanza in ogni campo era d'altronde necessaria per gl'indiani; passeggeri difficili se mai ve ne furono; molto predisposti alle malattie (il colera era il più terribile nemico), suscettibili e permalosi. Ci pensavano forse due volte a buttarsi in mare solo perchè si parlava loro rudemente? o qualora ritenessero di non essere trattati con la dovuta giustizia? Per evitare attriti

fra di loro, bisognava tenerli accuratamente separati; a poppa le ragazze; a prua i celibi; nel mezzo gli ammogliati: donne a dritta, mariti a sinistra. Inoltre nessun contatto con gli emigranti era consentito all'equipaggio; servizio, pulizia, cucina erano disimpegnati da personale indigeno, che dipendeva tutto — interpreti compresi — direttamente dal terzo ufficiale. Il quale, incoraggiato anche lui da un compenso fisso per emigrante sbarcato, e responsabile dei viveri, dei rifornimenti e del governo degli emigranti a bordo, assumeva pure la figura di autorità spesse volte in contrasto con il comandante, sminuendone ancora il prestigio già menomato dalla presenza e dalle attribuzioni del medico.

*
* *

Ma in confronto a questo umano e regolato trasporto emigratorio, il quale era più che altro effettuato, in regime di monopolio che facilitava la vigilanza, da due importanti flotte britanniche specializzate: la *Sandbach and Tinne* e la *Nourse* (quest'ultima rimase in esercizio fino al 1909) appare ancor più disumana la tratta dei *cooliers* cinesi, chiamati per dispregio *chu-tsai* ossia *porci* dai conterranei. Essa ebbe inizio nel 1847, pare: ne fu centro la portoghese Macao che, rimasta spoglia d'ogni traffico per lo sviluppo assunto da Canton e l'occupazione britannica di Hong Kong, venne spinta suo malgrado a coltivare tale attività. I cinesi venivano trasportati dapprima a Cuba o lungo la costa sud-occidentale del Pacifico, ma non risultarono affatto un acquisto per l'agricoltura perchè indocili e riottosi; una parte cospicua finì per essere avviata, almeno sino al 1858, all'inferno delle Chinchas.

Il reclutamento era fatto dagli agenti che apposite case di emigrazione di Lima, Valparaiso, Avana, mantenevano a Macao. Questi si servivano a loro volta di sensali scelti fra gli elementi più equivoci, della locale plebaglia; meticci portoghesi, generalmente, e sensali cinesi o *corretores*, che non esitavano ad impiegare ogni mezzo lecito od illecito. L'arruolamento, in linea di principio, era *spon-*

taneo: i *corretores* usavano per altro approdare con le loro giunche nei punti meno sorvegliati del lungo litorale cinese, attiravano a bordo i contadini offrendo vitto abbondante e qualche moneta, e facendo poi balenare l'idea di vita comoda ed agiata nelle terre degli europei descritte « come paradiso terrestre » li inducevano ad arruolarsi. Ma questa era ancora la parte meno illecita di tale disonesta attività, poichè spesso — assai più spesso — il reclutamento era fatto con mezzi integralmente pirateschi; razziando, cioè, i giovani, nei villaggi della costa; accoppando di sorpresa la gente attirata a bordo; oppure imbarcando a forza, con la complicità dei mandarini dell'interno, gli abbrutiti fumatori di oppio o i clienti delle case da tè, quando costoro per qualche dollaro che consentisse loro di dedicarsi ancora per poche ore al vizio, non decidessero tranquillamente di vendere se stessi o i congiunti. Ma i migliori risultati si ottenevano sfruttando l'innata propensione dei cinesi ai giochi d'azzardo. Con l'ausilio di abili bari era agevole ridurli al verde; piccoli prestiti consentivano allora di tentare la rivincita fino a quando il perdente, stretto nella pastoia del debito, non consentiva ad arruolarsi.

Di certo le autorità portoghesi, specie dopo il 1860, esercitavano una certa sorveglianza nel senso di dare a questa tratta la umana parvenza dell'emigrazione; lo attesta un loro regolamento del 24 agosto 1868 che risulta anche osservato con un certo scrupolo. Ma la protezione che esso offriva a quei *coolies* che in momento di lucidità protestavano, non poteva andare al di là del rimpatrio nelle provincie di origine. E qui i mandarini li mettevano regolarmente in carcere; unico modo di soddisfare il debito, sino a quando i disgraziati, stanchi dalle privazioni, privi di oppio, si dichiaravano nuovamente disposti ad arruolarsi. In tal modo ben rari erano coloro che una volta caduti nella rete dei sensali riuscissero a liberarsi.

La massa degli arruolati — chiamiamoli così — era accatastata, prima dell'imbarco, nei baraccamenti degli agenti di Macao: *establicimientos* in lingua pulita; *chu-tsai-kwan* o *porcili*, secondo i cinesi; ivi le loro turbolenze erano domate con la frusta o altre tipiche raffinatezze

asiatiche. Capannoni certamente aperti a tutte le ispezioni dei funzionari del paese di origine: del Celeste Impero; ma chi di loro vi poneva mai piede? Ed intanto vi fiorivano le più spaventose malattie orientali, e la morìa, prima ancora dell'imbarco, imperversava. Gradatamente, all'arrivo delle navi trasporto, la massa dei *coolies* era avviata verso i luoghi di destinazione fra cui tetramente famose le Chinchas.

Questi tre isolotti nella baia del Pisco a sud di Callao, fra il 14° ed il 13° lat. S., privi di approdi e di risorse, percossi continuamente dalla risacca, senz'acqua e senza vita vegetale, venivano prescelti da secoli, per misteriosi motivi, dagli uccelli marini come sede delle loro digestioni; col risultato che nel lento volgere degli anni uno strato di guano spesso da 18 a 30 metri li aveva ricoperti. Acre tesoro i cui effluvi non lasciavano in vita alcun èssere animato fuor che uomini, zanzare e lucertole; ma prezioso fertilizzante che cominciò a fecondare i campi europei verso il 1850. Fu appunto in quel torno che nelle Chinchas cominciarono a penare i cinesi; senza pausa, senza sosta, nudi sino alla cintola nella tormenta del polverone.

E la pena veniva resa ancor più grave dall'ingordigia degli imprenditori. Don Domingo Elias, difatti, appaltatore del Governo peruviano, riceveva 4 scellini e mezzo per tonnellata di guano; ma egli subappaltava il suo contratto a capiciurma senza scrupoli, che comprimevano le spese vive sino a ridurle sui tre scellini a tonnellata. Questo margine era raggiunto forzando senza pietà i lavoratori cinesi a dare il massimo rendimento fino ai limiti estremi delle forze; costringendoli con la frusta a zappare un quantitativo non minore di sei-otto tonnellate per ciascuno al giorno. In compenso, i viveri erano insufficienti e spesso avariati: gli alloggi sordidi, mentre l'alcole correva a fiumi. E quasi ciò non bastasse, la disciplina era affidata ad un ufficiale peruviano di severità proverbiale. Il pontone ove egli alloggiava portava di consueto, alle gru od ai pennoni, dall'alba al tramonto un grappolo di otto o dieci *coolies*, sospesi per la cintola, lasciati sotto il sole tropicale privi d'acqua e di cibo. Ma non mancavano torture anche più sadiche; una di esse, ad esempio, era co-

stituita da una vecchia chiatta che faceva acqua, e nella quale il punito, incatenato, doveva disperatamente aggottare per non farsi trascinare a fondo. Un altro supplizio era quello di mettere il colpevole su di una boa spazzata continuamente dal mare; si esauriva naturalmente il disgraziato nel tentativo di mantenervisi aggrappato.

« *Le crudeltà della Chinchas sono appena credibili e pochissimi cinesi riuscivano a sopravvivere più di qualche mese...; chi non si suicidava in un modo o nell'altro, periva per il lavoro eccessivo, il polverone respirato, la deficienza di cibo adatto* ».[1]

Intorno alle isole, sotto il sole tropicale, le navi attendevano lungamente il turno delle caricazioni; se ne contavano sino a cinquanta, ad ottanta talvolta; il legno ligure *Beppino A*, per esempio, vi rimase nove mesi fra l'attesa e la caricazione. Questa si svolgeva sempre in modo lentissimo, effettuata com'era mediante una lunga manichetta attrezzata su un ciglione dell'isola e che andava a finire su una boa in mare; da essa, le imbarcazioni ricevevano il guano, che veniva poi trasbordato nelle stive delle navi mediante coffe.

***

Ma per arrivare in questo.... placido sito, o nelle piantagioni, il *coolie* doveva passare attraverso un altro inferno, quello del trasporto marittimo; tutto « in mano ai latini » sintetizza il Lubbock, ma un po' troppo rapidamente.

È ben vero difatti che i trasporti dei cinesi venivano principalmente effettuati sotto bandiera spagnola, portoghese, francese; è ben vero che vi prendevano parte anche

---

1 Così BASIL LUBBOCK, *Coolie ships and oil sailers*, Boston, 1935, p. 35. Le notizie date nell'articolo sono principalmente attinte a questo volume ed ai seguenti lavori: *Storie delle campagne oceaniche della R. Marina*, Ministero Marina, 1936, vol. I; GROPALLO, *Il romanzo della vela*, Milano, 1929; LOVERA, *Sulla tratta dei coolies in Macao*, in « Rivista Marittima », maggio 1872.

navi sotto bandiera italiana o peruviana, ma appartenenti ad armatori liguri stabiliti al Perù; ma è anche esatto, per altro, che famosi *clippers* americani non disdegnarono di introdursi in questo traffico, così come nella tratta dei negri, chiusa che fu la corsa all'oro californiano od australiano.

Il vitto somministrato agli emigranti — li chiameremo così? — riso e pesce salato due volte al giorno con una tazza di tè a mezzogiorno, era spesso avariato e non sempre sufficiente. I capitani erano certamente ben pagati: 150 dollari al mese, 2000 di regalia a traversata, qualsiasi ne fosse l'esito, e 5 dollari per lavoratore sbarcato in buone condizioni. Ma il costo di esercizio della nave era coperto « da quello di alimentazione del carico », e ciò spiega la spinta a comprimere queste spese. Dopo pochi anni di traffico, il capitano di una di queste navi si era ritirato « a Quarto, sua patria, disponendo di 450 mila franchi di capitale ». In una traversata fra Macao ed il Perù un altro comandante aveva ridotto di molto le razioni; invano alcuni cinesi tentarono di fargli comprendere che « quanto veniva distribuito non bastava al nutrimento »; ne seguì una rivolta, domata con la morte della terza parte degli emigranti su un complesso di trecento imbarcati.

Del resto, gli ammutinamenti erano cosa frequente su queste navi. Si pensi alle ripercussioni dei cattivi trattamenti su una razza imbevuta di pregiudizi, su un'accolta — non proprio di ottimi elementi — chiusa in angusto spazio, inacerbita dai patimenti già subiti e dalla certezza dell'esilio, tenuta per quanto possibile sottocoperta dove non aveva altro sfogo che abbandonarsi al giuoco. Si immagini la folla brulicante nell'interponte; tutti uomini ignudi sino alla cintola con soli calzoni e un largo cappello di paglia. Quando non mangiavano, o non complottavano, giocavano a domino o *fantan*; quasi sempre gridi acuti, strilli, rumori vari alternati da musica con i loro straordinari strumenti; tamburi, gongs, trombe, immensi flauti da metri 1,80, ecc. Il cinese è pulito nella persona — munito sempre di stuzzicadenti, spazzolino, minuscoli ossicini per raschiarsi la lingua, tovaglia — per quanto sporco negli indumenti; ma la forzata continua promiscuità, la

scarsezza di acqua, la deficiente pulizia dei locali comuni, specialmente con grosso mare, rendevano.... troppo *penetranti* le emanazioni dall'interponte. Come una nave di emigranti *indiani* si riconosceva da lontano per il suo trevo di maestro sempre annerito dal fumo della calderina del condensatore (occorrevano in media 3600 litri di acqua al giorno) così una nave trasporto *cinesi* era identificata da lontano « per lo spaventoso puzzo che emanava ». Ma al riguardo basterà ricordare il trasporto dei negri descritto nel capitolo precedente.

Con grosso mare, si ripete, le condizioni naturalmente peggioravano. Nel 1846 il barco *Sophie Fraser*, inglese, che trasportava 300 lavoratori da Amoy a Penang incontrò un tifone. Violentemente sbatacchiati in tutti i sensi insieme a grossi pezzi di legno entro l'interponte, nel quale rimasero privi di cibo per quattro giorni, quasi completamente al uio, i cinesi terrorizzati cominciarono a battersi fra di ro, scaraventandosi addosso ogni oggetto contundente, sfondando nel panico sette botti di acqua. Calmata al-me la tempesta e aperti i boccaporti, 35 emigranti furono trovati morti, tutti in mucchio, moltissimi feriti, il resto in miserrime condizioni.

Ma nel caso del *Flora Temple* di bandiera americana — di 1915 tonnellate — il numero delle vittime fu molto superiore. Partito l'8 ottobre 1859 da Macao per Avana con 850 cinesi che tentarono inutilmente di ammutinarsi sin dal principio, il *clipper* diede in secco il 14 in 18° 19′ N. 113° 30′ E. Pandemonio a bordo; l'equipaggio, di 50 persone, nel timore che i cinesi spaventati dall'acqua che invadeva l'interponte irrompessero in coperta, ammainava durante la notte le imbarcazioni nelle quali si rifugiava, pur rimanendo presso la nave. Ma nell'alba livida gli emigranti, sfondati i boccaporti riuscivano ad invadere il ponte; alle 9 il comandante decideva di abbandonarli, ed in dodici giorni le imbarcazioni raggiunsero la costa cinese a sud di Touron, dopo molte sofferenze ma avendo soltanto perduto un battello. Qui incontravano una squadra francese, che distaccò una unità alla ricerca della nave naufragata, senza peraltro trovarne traccia nel punto indicato. Nè di essa, nè dei cinesi, si seppe mai più nulla.

*
* *

Per troncar gli ammutinamenti sul nascere o prevenirli, i comandanti non esitavano ad adoperare i mezzi più energici. Sul *clipper* americano *Winged Racer*, con 700 emigranti a bordo, il capitano Goram ne fece frustare sessanta in una sola mattina. I cinesi imbarcati sul britannico *Samuel Boddington* avevano complottato — nel 1852 — di impadronirsi del bastimento subito dopo la partenza di Amoy per Demerara; ma il mal di mare causato dal monsone di N. E. impedì loro di muoversi. Il 9 dicembre traversando il *Gaspar Straits* il capitano Hurst ebbe sentore che il complotto ridiventava minaccioso; si mise a ridosso dell'isola di Puloo Leat, rinchiuse i caporioni, sei dei quali preferirono gettarsi in mare dove perirono, sequestrò tutte le armi — ne trovò tante da potere armare 200 uomini fra accétte, kriss e coltelli — e proseguì per il suo destino.

Ma non sempre era possibile prevenire; cosicchè, per meglio domare le possibili rivolte, l'interponte delle navi *coolies* veniva di regola ripartito stabilmente in parecchi compartimenti mediante robuste sbarre metalliche; l'accesso in coperta non poteva aver luogo che attraverso boccaporti muniti di solide chiusure costituite da sbarre metalliche dal piede incastrato nelle mastre. Un'apertura circolare lasciata nel mezzo — otto o nove pollici di diametro — consentiva il passaggio. Altre precauzioni in coperta; due cannoni, a poppa, sempre carichi a mitraglia in posizione tale da dominare il ponte; pochi metri più avanti un'altra barricata, alta sino a tre metri, da murata a murata, così spessa da arrestare una pallottola. E sulla barricata come sugli spalti delle antiche città, sentinelle armate; tutto l'equipaggio del resto era costantemente armato.

Le rivolte avevano ordinariamente inizio con un tentativo di incendio, che i cinesi provocavano sperando in tal modo di essere ammessi sul ponte. Lo strattagemma non riusciva quasi mai, ma i cinesi — incendiari nati — non ci rinunziavano, malgrado la mancanza di incendivi, dato che anche la cucina era sempre fatta in coperta. Tipica a questo riguardo la sommossa del *clipper* americano *Nor-*

way, partito da Macao nel 1859, con 1000 *coolies* per l'Avana; e con donne e bambini americani come passeggeri. Poche notti dopo, una fiammata sprizza improvvisa dal boccaporto prodiero mentre un urlìo demoniaco sveglia tutti a bordo. Il primo ufficiale, benchè ferito da una stilettata, riesce ad impedire che i cinesi irrompano in coperta attraverso il boccaporto principale, che contrariamente all'uso non era munito di griglia ma di porta come una tuga. L'insuccesso rende frenetici i cinesi che corrono all'impazzata per l'interponte urlando fra le fiamme; attraverso le griglie degli altri boccaporti l'equipaggio scarica a gara le armi. Poi pompe riversano acqua sulle incerate gettate sui boccaporti prodieri; le fiamme sono soffocate; il fumo respinge gli emigranti verso poppa; quando però i copertoni sono tolti l'acqua ravviva le fiamme. Trascorre frattanto la notte; il capitano all'alba intima la resa: i *coolies* chiedono di essere condotti nel Siam; al laconico rifiuto: *Bruciate e andate all'inferno!* l'incendio riprende ma senza gravi danni alla nave. Un po' alla volta, tutto rientra nell'ordine, ma 70 cinesi sono rimasti uccisi.

Ma non sempre le cose finivano così: nel 1866, in rada di Canton, i 635 emigranti imbarcati sul *Napoleone* (italiano sotto bandiera peruviana; cap. Canevaro), diedero fuoco alla nave e perirono tra le fiamme; l'equipaggio, dopo aver fatto il possibile per domare l'incendio, riuscì a salvarsi.

Altre volte, per altro, era l'equipaggio a pagare lo scotto; tipici i casi del *Perseveranza* e del *Teresa*, italiani. Il primo partito nel 1867 da Macao per Callao, capitano Nattini, con 400 cinesi fu ritrovato dopo un mese incagliato a Hakodate in Giappone. Gli emigranti, malgrado la resistenza disperata dell'equipaggio composto di 49 uomini fra ufficiali e marinai, lo avevano massacrato. Il *Teresa*, partiva nei primi del febbraio 1868 da Macao e la rivolta scoppiò all'Est della Nuova Zelanda, in 40° lat. S. Il capitano Bollo, che aveva anche la moglie a bordo, dovette arrendersi dopo che 12 suoi uomini furono massacrati, ed i cinesi finirono per battersi fra di loro lasciando un centinaio di uomini sul ponte. La prora fu infine rivolta verso la Cina e dopo due mesi di navigazione, durante la quale si ripeterono violenze e brutalità, il *Teresa* dava fondo in un porto ci-

nese a 120 miglia a sud di Macao. Qui gli emigranti, saccheggiata la nave, si rifugiarono a terra mentre il capitano Bollo con gli avanzi dell'equipaggio raggiungeva Macao. Due cannoniere cinesi arrestavano quattro fra i caporioni che furono decapitati e rinvenivano parte della preda. Le pratiche col governo cinese per la soluzione finanziaria della vertenza furono avviate dal comandante Racchia della R. Nave *Clotilde*.

I diabolici metodi dell'ufficiale peruviano alle *Chinchas* e dei suoi dipendenti furono ben presto noti nel mondo a mezzo delle navi che andavano a caricare guano; cosicchè, nel 1858, il reclutamento dei cinesi per quelle isole fu impedito dall'intervento delle grandi potenze. D'altra parte le esportazioni guanifere rallentavano mentre si iniziavano quelle dei nitrati provenienti dal gran deserto salato di Tarapaca. La tratta dei *coolies* andava quindi declinando; ad essa diedero poi il colpo di grazia le sentenze delle corti americane e di quella suprema di Hong Kong. Quest'ultima, in occasione del massacro di tutto l'equipaggio della francese *Nouvelle Pénélope*, espresse il giudizio che i cinesi erano stati trattenuti a bordo contro la loro volontà « *e che avevano perciò diritto di cercare di ripristinarsi in libertà con ogni mezzo in loro potere* ». E la suprema corte di Washington nel caso della americana *Armistead* pur deplorando gli *orrendi mezzi* adoperati dai cinesi per ricuperare la libertà, dichiarava però che essi non potevano ciò nonostante « *definirsi pirati o ladroni nel senso del diritto internazionale* ».

Nel 1873 alfine la tratta dei gialli è quasi scomparsa; da tempo gl'italiani non vi si ingeriscono più come per il passato, in conseguenza della maggiore sorveglianza ordinata dal nostro Governo, e dall'invio a Macao di un console di carriera; le ultime nostre navi addette a questo traffico sono, verso il 1870, la *Luisa C* ed il *Napoleone C*, armati a Callao. È bene qui, per altro, affermare col Gropallo che gli equipaggi italiani « ligi alla umana tradizione italica, *non si macchiarono mai di inutili crudeltà*,

per quanto a bordo gli emigranti » necessariamente « si tenessero chiusi sottoponte e si reprimesse ogni ribellione ». Ciò è ben vero; e non si può non ricordare che fra tutti i capitani nostri che navigarono in questo traffico, sotto bandiera italiana o peruviana, uno si distinse di mille cubiti per l'umanità sua; un capitano dalla *rossa capelliera*, cui Pietro Denegri oriundo di Chiavari e residente nel Perù aveva affidato nel 1851-52 il comando del veliero *Carmen*: « *M'ha sempre portato cinesi nel numero imbarcato, e tutti grassi e in buona salute* » — così dichiarava di buon grado l'armatore — « *perchè li trattava come uomini e non come bestie* ». Questo umanissimo capitano che aveva in sè, dice Bartolomeo Mitre « gli elementi della bellezza e della forza fisica » ma la cui bellezza « era ancora più morale con il suo potere di attrazione sulle masse e l'ascendente del suo valore fermo e sereno in mezzo ai grandi pericoli »: questo generoso portava un nome caro a tutti gli italiani. Si chiamava Giuseppe Garibaldi.[1]

---

[1] Dalle *Memorie di Garibaldi* nella redazione definitiva del 1872 Bologna, 1932): « Il 10 gennaio 1852 salpai dal Callao per Canton. Impiegai circa 93 giorni sempre con vento favorevole, passando alla vista delle isole di Sandwich ed entrando nel Mar di Cina, fra Luzon e Formosa. Giunto a Canton il mio consegnatario mi mandò ad Amoy non trovandosi a vendere il carico guano nella prima piazza. Da Amoy tornai a Canton, e non essendo pronto il mio carico di ritorno caricai per Manila differenti generi. Da Manila tornai a Canton ove si cambiarono gli alberi della *Carmen*, trovati guasti, ed il rame. Pronto il carico lasciammo Canton per Lima ». Fu durante una di queste soste che accadde a Canton un evento al quale Garibaldi assistette; notiziola che ritengo poco nota, se non addirittura ignota, ai biografi italiani. L'episodio è narrato da Basilio Lubbock, in: *The opium clippers*, Glasgow, 1933, pp. 326-27; egli non cita la fonte ma credo, dal contesto del volume, che questa sia da rintracciare in un opuscolo di W. C. Hunter, *The Fan Kwae at Canton*; ignoro quando e dove stampato. Non sarà forse inopportuno ricordare che lo Hunter, di nazionalità americana, dimorò per lunghi anni a Canton come impiegato della più importante azienda commerciale degli Stati Uniti in quella città: la « Samuel Russel and Co. » fondata nel 1848. Ottimo esponente della colonia europea, aveva appreso benissimo lingua e costumanze del Celeste Impero; da quanto segue risulterebbe anche una certa sua frequenza con Garibaldi.

Ecco dunque l'episodio che riporto da un mio articolo: *Garibaldi a Canton*, sulla « Marina Italiana » del settembre 1937: « Nel 1851, un maestro cinese, nativo di Kwang Se, tale Hung Sew Tsenen, convertito al metodismo, era ritornato al villaggio nativo a far proseliti fra la

parentela ed i vicini. Tutti piccoli agricoltori e contadini, anime ingenue, che colpiti anche dalle lunghe estasi o dalle crisi epilettiche del maestro fecero presto a divinizzarlo dandogli la denominazione di *Re della Grande Pace* o *Tai-Ping-Wang* e definendo quindi sè stessi, i seguaci, come Taiping.

« Ma lo ignorante misticismo del maestro lo indusse poco di poi ad intraprendere la propaganda forzata mediante la violenza, nelle regioni finitime ; gli si accodarono allora i criminali del Kwang Sue Kwang Tung. Così questi cristiani cinesi o Bandiere Rosse, come anche si chiamavano dagli stendardi che portavano, invasero nel 1852 il territorio vicino a Canton uccidendo bruciando mettendo a sacco ; intralciando e terrorizzando la navigazione indigena che risaliva il fiume verso la città. I cui approdi erano difesa da tre andane di giunghe governative armate in guerra ormeggiate sotto il forte Tee To Tum ; fra esse ed i battelli catturati dai Taiping, alquanto più a valle, tutto il giorno intercorrevano fucilate e lancio di frecce. È giusto dire che i ribelli non tentavano di ostacolare le navi europee il cui transito per altro si svolgeva attraverso le quotidiane scaramucce e senza che la loro presenza le arrestasse ed attenuasse.

« Ma la indifferenza europea verso questo pericolo era tale che i bianchi delle fattorie usavano anzi scendere il fiume per assistere allo svolgersi delle battaglie. Un giorno la goletta da 50 tonnellate *Atalanta*, sulla quale erano imbarcati tre americani fra cui lo Hunter citato, nello imboccare il canale fra le isole *French* e *Dane* capitò nel mezzo di una flotta di 70 battelli celeri a remi che, armati da chiomati Taiping, venivano da Tsang Poo inseguendo una grossa giunca da cabotaggio che imboccava proprio allora il *Fiume delle Giunche* diretta a Canton. E poichè con maggiore frequenza pallottole e frecce cominciarono a fischiare alle orecchie dello equipaggio dell'*Atalanta*, ecco la goletta risolversi ad affiancare la nave peruviana *Carmen* appena arrivata dal Callao con un carico di guano comandata dal nostro Eroe '*che era molto ben noto e molto popolare* (*who was very well known and very popular*) *fra tutti gli Inglesi, Scozzesi ed Americani della costa della Cina*'. Lo Hunter e gli amici salirono a riva '*sulle crocette di mezzana della* Carmen *ed assistettero al conflitto insieme al futuro liberatore dell'Italia. Essi videro la giunca arrembata e lo sventurato equipaggio ed i passeggeri trucidati a colpi di picca dalle Bandiere Rosse. Grida miste al rumore del cannone, i colpi dei moschetti ed il feroce urlio dei Taiping arrivavano sino a loro. Pallottole vaganti ronzavano talvolta troppo vicine, passando anche fra il maestro e l'albero di mezzana della nave* ». Difatti molte navi alla fonda furono colpite : la fregata *Macedonian* degli Stati Uniti, ricevette anche due colpi di cannone.

Garibaldi « *guardava questa selvaggia lotta con un lampo negli occhi ed un risoluto gonfiamento delle labbra coperte di baffi e barba ; completamente indifferente al ronzio delle pallottole ed al frastuono del cannone* ». Quali i pensieri suoi in quel momento ? L'atteggiamento del volto induce a ritenere come lo spettacolo ne abbia sconvolto il sangue generoso, data specialmente la impossibilità di intervenire mentre esso attesta ancora una volta — ce ne era mai bisogno ? — la sua nota tranquillità e serenità in mezzo ai pericoli ».

UN DIMENTICATO CASO DI PIRATERIA A DANNO DI UN ITALIANO

(Nicolò Melis - 1907)

La pirateria, flagello antico dei mari, è morta ormai — *salvo in Cina* — come *fenomeno continuativo e regolare*. L'intensificarsi dei traffici marittimi; l'azione sempre più vigile e repressiva delle grandi marine; l'avvento della propulsione a vapore e del cavo telegrafico; questo stupendo ritmo di progresso meccanico ed industriale — in sostanza — nel quale viviamo hanno definitivamente condannato, sin dagli ultimi decenni del secolo scorso, una delle più antiche professioni del mondo, fonte di infiniti lutti.

Di certo, però, finchè vi saranno sui mari uomini avidi del bene altrui e senza scrupoli, *rari* e *sporadici* casi di pirateria potranno pur sempre verificarsi come se ne sono, in effetto, verificati in tempi a noi prossimi. Di uno di questi svoltosi, sullo scorcio del 1907, nel lontano Pacifico verrò appunto a dire; esso è notevole sia perchè vi trovò la morte un italiano, ex-sottufficiale della marina militare nostra, sia per le circostanze, definite — da un giornale locale — « fra le più sensazionali forse, che si siano mai verificate in questi mari ». E ne trarrò gli elementi dal resoconto del processo, pubblicato nel *Western Pacific Herald* del 27 aprile 1909; da un recente volume di Lockhart: *Strange tales of the seven seas* (Londra, 1933); nonchè da una *pratica* archiviata presso i competenti uffici della marina mercantile.

Bisogna rifarsi alquanto lontano; sarà così possibile intravedere anche come il miracolo della virtù espansiva della razza italiana nel mondo sia poggiato — oltre che sulle virtù intrinseche del lavoratore nostro — sul continuo aumento demografico e sull'appoggio reciproco fra i connazionali. Nel 1902, un napoletano: Giovanni Cafiero, che, da tempo, viveva al *Callao* (Perù) dove aveva formato una numerosa famiglia, *nove figli*, acquistò nel Cile — in sostituzione di un suo veliero: *Puelche* inscritto a Valparaiso, e demolito, forse per vetustà — un brigantino di 100 tonnellate di portata che fu battezzato *Nuevo Tigre* e nazionalizzato sotto bandiera peruviana. Il veliero era di nuova costruzione, soltanto il timone e la barra appartenevano — il particolare avrà, come si vedrà dopo, la sua importanza — *Puelche* il cui nome rimase inscritto sulla barra. L'anno opo il Cafiero morì; il *Nuevo Tigre* costituì allora l'unico mezzo di sussistenza dei figli e della vedova; l'esecutore testamentario: Piaggio, un ricco genovese residente al Callao, essendo ignaro di affari marittimi, lo noleggiò al locale armatore e fornitore marittimo Morello — italiano naturalmente anche questi, — per 25 sterline al mese di cui una quota era destinata a rimborsare alcuni gravami sulla nave e 12 sterline costituivano l'unico reddito per vivere, della famiglia Cafiero. Al comando del veliero il Morello chiamò un giovane padrone marittimo sardo: Niccolò Melis, figlio di Battista — Cancelliere alla Pretura di Cagliari — e di Antonietta Dentoni, nato a Mandas (Cagliari) il 7 novembre 1878.

Quali motivi avevano spinto Nicolò al mare? Necessità di famiglia, a quel che pare, avevano dato esca allo spirito di avventura connaturato nei giovani; inscrittosi, comunque, al n. 5130 delle matricole di Cagliari, egli acquistò 35 mesi di navigazione, in tre soli imbarchi, sui velieri: *Franca Madre, Nostra Madre, Fratelli Beverino*. Si arruolò quindi nella marina militare, congedandosi da sottofficiale ed acquistando altri 93 mesi di navigazione. Come mai gli

venne in mente di andare a cercare fortuna nel Perù? Non mi è riuscito possibile accertarlo; sul giovane, per altro — che il resoconto del processo qualifica di *eccellente carattere* — avrà certamente influito il desiderio di agevolare la mamma che in quel torno rimaneva vedova, con *sette figli*, quattro dei quali *femmine*, e con sole 48 lire al mese di pensione.

Al *Callao* comunque, egli entrò in contatto col Morello che gli affidò il comando del *Nuevo Tigre*, col quale il Melis esercitò per qualche tempo il cabotaggio lungo la costa peruviana. In questo oscuro navigare trascorre il tempo sino al 18 novembre 1907; a questa data l'equipaggio risultava composto dal nostromo — mite uomo sulla cinquantina — Juan Boster; dal mozzo Fred Skerret, inglese, e da Joseph Mortelmans, oriundo di Anversa, che aveva già altre volte assunto, come risultò dopo, il nome di Joseph Mortimer. Poco di buono, il Mortelmans: sui 24 anni, robustissimo, alto cinque piedi, dal pallido e floscio faccione lunare sbarrato da due rosse labbra e con occhi così piccoli ed obliqui da far pensare ad una discendenza giapponese; egli aveva conosciuto lo Skerret, di quattro anni più giovane, su un veliero britannico acquistando subito notevole ascendente sull'animo debole di lui. Insieme, a Liverpool, erano imbarcati sull'incrociatore peruviano di nuova costruzione: *Almirante Grau* che doveva essere consegnato al Callao; qui arrivati i due amici dovettero separarsi ma, dopo un mese o poco più, si incontrarono casualmente, in una piazza della città. E subito Mortelmans, già arruolato sul *Nuevo Tigre* — e che studiava, evidentemente, il suo piano — presentò lo Skerret al Melis, che lo arruolò senz'altro.

Nel pomeriggio del 18 novembre — s'era di lunedì, tempo chiaro, brezza lieve — il veliero, carico di 450 sacchi di solfato di potassio e 1230 sacchi di coke, partì dal Callao per un porto del litorale. Parecchi che, nel tramonto, indugiavano sul molo, ricordarono, poscia, quest'ultima visione: un grazioso scafo *verde* che guadagnava il largo; Melis stava alla barra, l'equipaggio intento alla manovra. E si navigò così, senza incidenti, sino all'indomani con vento favorevole, quando, verso le 11 antime-

ridiane, a 14 miglia circa al largo della costa peruviana, avvenne la tragedia.

Ecco: il veliero continua nella rotta rimorchiando il suo battellino. Tanta pace! Melis va giù a riposare; il nostromo, seduto in coperta, ripulisce la verdura per il pasto di mezzogiorno; Skerret, giù a prua, rassetta; Mortelmans è al timone. D'un tratto, questi si precipita sul nostromo, e con un'accetta lo colpisce alla nuca; un gran grido richiama Skerret in coperta; attonito, egli grida a Boster che, perdendo sangue abbondantemente dalla ferita, corre verso prua: « *Ma che è mai accaduto?* ». Nessuna risposta, ma il mozzo, volgendo lo sguardo intorno, scorge Mortelmans, con la sua scure insanguinata in mano, accovacciato presso la scaletta della camera, in attesa del capitano che, svegliato dal grido, si affretta frattanto in coperta. Ma non appena la testa di Melis emerge, Mortelmans balza e colpisce selvaggiamente. Con un grido il capitano ruzzola per la scala; l'assassino si precipita dietro per finirlo; nella camera ha luogo una lotta disperata, come lo attesteranno « *le pareti imbrattate di sangue* ». Lo scialbo e pavido Skerret, malgrado ciò che ha visto, malgrado le grida ed i rumori che provengono fino a lui.... rimane tremebondo in coperta.

Il capitano riesce ad avere il sopravvento e risale sul ponte per armarsi con la manovella di ferro della pompa. Egli sanguina abbondantemente dalla ferita e sente che le forze gradualmente lo abbandonano. Ancora non comprende: — Ma di che cosa si tratta? — chiede a Skerret, il quale risponde che Mortelmans deve essere impazzito. Questi frattanto emerge in coperta, armato dell'accetta, deciso a finirla, ma dinanzi al risoluto contegno dell'italiano torna in camera per prendere un fucile. Punta l'arma, che non funziona, sul Melis, cui le forze vengono sempre meno; lo sguardo scopre intanto, all'orizzonte, la lontana sagoma di due isolotti, a 12 miglia, circa. L'ultima risorsa? L'assassino depone il fucile e riprende l'accetta, correndo a prua. Stremato, il Melis, vista ormai impossibile qualsiasi resistenza, prende il coperchio del boccaporto e si lascia cadere a mare. « *Gli gettai un asse* — dichiarerà Skerret al processo — *lunga m. 1,80 circa e larga da 60 a 90 cm.; vidi Melis aggrapparvisi. Mortimer tentò di nuovo di tirargli*

col fucile, ma l'arma fece cilecca ». Il capitano è ormai rimasto indietro, di poppa, *sfinito*; ancora due volte l'assassino si sforza di colpirlo ma il vecchio fucile, a percussione, non funziona; l'italiano, ben presto perduto di vista, sarà certamente annegato, così, lontano dalla sua vecchia madre, dai suoi, dalla sua isola.

Skerret, allora, completamente abbrutito dal terrore, fa per scavalcare la murata per precipitarsi nel battellino e fuggire. In un lampo l'assassino gli è addosso con la scure alzata e minaccia « *di dargli la stessa dose degli altri* »; gli ordina poscia di armarsi con la manovella della pompa e di dar la caccia al nostromo che, frattanto, era riuscito a salire a riva, nel trinchetto, donde il sangue delle ferite *ricadeva sulla vela ed in coperta*. Mortelmans ricorre ancora una volta al fucile, che non funziona nemmeno questa volta, e grida, reiteratamente, al nostromo di saltare in acqua: « *Risparmiami, Giuseppe!* — gli dice Boster — *ho, a terra, la povera vecchia mamma della quale sono l'unico sostegno!* ». « *Non posso farne a meno!* », risponde Mortelmans e comincia ad arrampicarsi sulle sartie; al suo approssimarsi Boster, che aveva tentato di scivolare lungo uno strallo, perde presa e precipita in acqua « *colorandola di sanguigno* ». Affondò, venne a galla, andò nuovamente a fondo, non fu più visto.

E Mortelmans, allora, riuscito il piano, rassicura.... l'eroico Skerret del quale ha bisogno per la manovra e gli comunica che « ormai che si è liberati di questi due diavoli la *nave è sua*; a questo scopo ha lavorato ». Entrambi si mettono al lavoro per far sparire le macchie di sangue; il carico è gettato fuori bordo; una mano di bianco è sovrapposta al verde primitivo; il nome *Nuevo Tigre* è raschiato a poppa e sostituito con *White Rose* (ma si dimentica di far sparire il *Puelche* inscritto sulla barra) mentre Mortelmans distrugge le carte di bordo della nave e cerca di crearne delle nuove, con l'aiuto di una macchina da scrivere comprata al Callao. Quindi: prua su Tahiti! A bordo esistono carte nautiche e sestante ma i due navigatori ignorano assolutamente qualsiasi elemento di arte nautica, cosicchè, malgrado la bussola, scarroccio e deriva spostano la nave molto a nord, col risultato....

Nel gruppo delle isole Gilbert che si trova al nord delle isole Figi e dista circa 7000 miglia da Callao, è compreso l'isolotto di Apamama o Hopper Island. Nella notte del 23 al 24 gennaio 1908 due golette dànno fondo nella sua laguna: *Louise J. Kenney* e *Laurel* (a motore ausiliario). Nell'alba chiarissima ecco *Bradshaw*, il sopraccarico della *Kenney* salire a riva; così, per dare uno sguardo intorno. Ma al di là della piatta superficie dell'isolotto, attraverso il fogliame dei cocchi, non intravede egli un brigantino in difficoltà? Sembra difatti incagliato, dalle oscillazioni degli alberi. Ne informa il capitano; entrambi col battellino, si affrettano a dare assistenza; nel frattempo accorrono allo stesso scopo anche il capitano Malcolm ed il meccanico Dunn, del *Laurel*, la cui lancia li deposita a terra. I due uomini traversano l'isola sino al luogo del sinistro; Dunn solo entra in acqua — chè Malcolm ha le gambe in tali condizioni da non poter sopportare il contatto dell'acqua salata — e passa a guado sino al veliero, dipinto in un *bianco sporco*. A bordo, il capitano si qualifica John Taylor, di nazionalità inglese e presenta l'unico marinaio: Giorgio Jackson di Lambeth (Londra). Ignorano dove si trovano; vengono da Valparaiso — dice Taylor — in frasi sconnesse e sono diretti a Tahiti (che è a mille miglia a sud-ovest di Apamama!); il brigantino è di sua proprietà. Nome? Non ne ha per ora; ma sarà battezzato *White Rose*. Documenti di bordo? Non ne ha nemmeno...; Bandiera? Neanche.... ma: *«che forse chiunque non può navigare sotto qualunque bandiera gli piaccia?»*.

Dunn vede che non può cavare un costrutto dalle frasi del capitano; gira un po' in coperta, osserva, nella stiva, dei pezzi di coke che diguazzano nell'acqua. Attracca, frattanto il battellino della *Kenney*; anche a loro il Taylor ripete, amplificate, le primitive dichiarazioni. Dove era diretto? Ma.... a Tahiti! non l'ha già detto? *Diciannove giorni prima* era partito da Valparaiso, voleva procedere per San Francisco, poi aveva governato sulle isole della Società ed ora si è deciso per l'Australia: per dedicarsi al cabotag-

gio su quelle coste. Non è chiaro? Ma che vogliono questi intrusi? Chi è il proprietario della nave? Ma lui di certo! il denaro per acquistarlo glielo ha dato un amico.

Mentre il loquace Taylor parla, il marinaio è del tutto silenzioso. I due sbarcano subito e prendono alloggio in una casa di indigeni; il 26 gennaio sono invitati a colazione a bordo del *Laurel*; si chiacchiera; Taylor informa che il veliero, a Valparaiso, si chiamava *Puelche*, che lui lo aveva acquistato da un certo Usshley, ivi residente, il quale non aveva voluto consegnargli l'atto di nazionalità. Spedizioni? non ne ha avute; il capitano di porto si è rifiutato. Perchè? Mah! A proposito: non poteva il *Laurel* dar loro passaggio per le Figi? Al capitano Malcolm le circostanze non sembrano chiare; egli pensa che dovrà investigarle il magistrato; ricusa quindi. Taylor chiede allora al sopraccarico del *Kenney* di acquistare il veliero naufragato — ed ormai perduto — o parte dell'arredamento; ma va incontro ad un rifiuto.

Frattanto, il magistrato indigeno dell'isola dà ordine al capitano Handley, del *Kenney*, di imbarcare i due, da passeggeri — con tutti i bagagli — per Tarawa, sede del *Commissario del Governo per le Gilbert*. Durante il viaggio Taylor passa il tempo con gli ufficiali ed è forzatamente separato dal suo silente compagno. Il quale, dopo toccata l'isola di Tapu-tea-wea profitta della circostanza che Taylor — *o meglio Mortelmans; il lettore lo avrà già capito!* — è trattenuto giù; avvicina il cameriere e gli svela, a grandi tratti, non solo l'accaduto ma anche che il suo compagno, saputo che il sopraccarico è in possesso di parecchie centinaia di sterline, *medita di uccidere i bianchi a bordo e di impossessarsi della nave.*

Il capitano Handley, subito avvertito, si reca nella cabina di Mortelmans, rivoltella in mano, e lo arresta; questi completa il viaggio sotto custodia ed è consegnato, all'arrivo a Tarawa, alla polizia locale.

*
* *

La deposizione di Skerret è schiacciante. Mortelmans — che si era frattanto lasciato crescere barbone e baffi neri,

nella speranza di ingannare, sulla propria identità, gli eventuali testi chiamati dal Sud America — compare, alla fine di aprile 1909, istruito il processo, davanti alla Corte competente di Suva nelle Figi. È accusato: *di pirateria in alto mare* — per impossessarsi di una nave del valore di 1050 sterline e del carico — nonchè di *avere aggredito, con l'intento di uccidere, il capitano ed il nostromo.*

Egli si dichiara *innocente* ma l'identità del *Nuevo Tigre* col *White Rose* è accertata; del resto, la mano di bianco già data, adesso si va gradualmente screpolando e distaccando, col sole, lasciando benissimo vedere il verde sottostante mentre il nome *Puelche* è ancora inscritto sulla barra. Al processo è anche portata la parte poppiera del battellino sulla quale si vede chiaramente il *White Rose* sovrapposto al *Nuevo Tigre*. Del bagaglio del Mortelmans fanno parte inoltre molti oggetti appartenenti al Melis: libri e carte; un acquarello da lui firmato, che rappresenta un barco naufragato; capi di biancheria segnati Melis; una divisa bianca da sottufficiale della R. Marina italiana; la icevuta di un deposito di 20 sterline rilasciata al povero iorto da un istituto bancario del Callao.

Ce n'è a iosa per riconoscere la colpa del Mortelmans, ma poichè — dice il giudice — i cadaveri del Melis e del nostromo non sono stati trovati *manca la prova che essi siano veramente morti*. E così il pirata sfugge alla pena capitale inflitta, da tempo immemorabile, ai suoi confratelli; è, invece, *condannato a vita*, e sparisce nell'ombra. Skerret, il pavido Skerret, è messo in libertà.

Si chiude così la tragedia di un marino italiano che cercò lavoro in lontani mari e che, a tanta distanza dalla patria — come piange, in una lettera allegata agli atti, la povera madre della quale, data l'età ed il sesso degli altri figlioli, egli era «*l'unico aiuto*» — fu «barbaramente assassinato».

I FRATELLI RORIQUE

Abbiamo detto, nel precedente capitolo, che la pirateria, flagello antico dei mari, è ormai scomparsa, come fenomeno continuativo e — se così si può dire — *organizzato* o *regolare*. Solo in Cina essa è durata sino ai giorni nostri, incoraggiata dalla scarsa vigilanza del Governo centrale e trovando opportuna base negli innumerevoli seni, porticciuoli, estuari di magri fiumi che non hanno quasi contatto con la civiltà moderna.

Certamente, però, finchè vi saranno nel mondo uomini avidi del bene altrui e senza scrupoli, anime avventurose; casi *sporadici* di pirateria potranno pur sempre verificarsi — non abbiamo avuto, nel 1936, il *Girl Pat*? — agevolati forse anche da transitorie condizioni ambientali. Condizioni ad esempio che, sullo scorcio del secolo scorso, perduravano ancora nel Pacifico dati i numerosi arcipelaghi di quello sterminato mare, la spruzzaglia delle sue isole quasi completamente isolate dal mondo perchè non collegate nè da cavi nè da linee *regolari* di navigazione. Tutto ciò favorì l'episodio dei fratelli Rorique che è uno degli ultimi, certamente, che si ricordi: « non esiste — dice, magari con alquanta enfasi, un biografo loro — non esiste, nella storia della filibusta un'avventura più straordinaria. Ci si chiede come mai, in pieno XIX secolo, un tale atto possa essere stato concepito e perpetrato, con tutto un corteggio di omicidi, violenze, falsificazioni delle carte di bordo ».

L'evento è narrato, con molte inesattezze ed omissioni, in poche pagine di J. G. LOCKHART, *Strange tales of the Seven Seas*, London, 1929; seguirò quindi piuttosto la ricostruzione, lunga ma precisa, di RENÉ LA BRUYÈRE, *Les*

Frères Rorique, ed. Le Masque, Paris, che attinse ai verbali del processo, nell'archivio del Tribunale Marittimo di Brest.

*
* *

Nel giugno 1891 ecco capitare a Raratonga (arcipelago Cook, sotto protettorato inglese) due fratelli: i sedicenti Alessandro e Giuseppe Rorique. Si dichiarano francesi; si dicono naufraghi provenienti dalle Marshall: producono — a sostegno — documenti vistati dal console tedesco di quelle isole. E poichè si tratta di due bei ragazzi svelti, muscolosi, intelligenti; che parlano con la massima purezza cinque lingue, specialmente la francese: che hanno tutti i talenti di società; che suonano, danzano, cantano, « nessuno dubita della veracità del racconto » molto più che essi dànno evidenti prove di conoscenze nautiche complete. Il maggiore, Alessandro (37 anni) è alto, magro, dal viso allungato; fra la fronte alta e la bazza volontaria del mento splendono due vivaci occhi blu-ardesia che impongono il rispetto. Giuseppe, il minore (26 anni) è quasi imberbe; più basso, con grandi occhi sempre iniettati di sangue; un dente sporge nella mascella superiore. Ma entrambi portano nel viso un'impronta di decisione, di rara energia; hanno voce molto forte che colpisce gli ascoltatori; sole le grosse labbra sensuali ne rivelano gli appetiti.

Da Raratonga i Rorique si recano a Papeete: anche lì fanno breccia nella società tahitiana che, a dire il vero, composta allora in maggioranza da vecchi marini ritirati e coloni, non è molto difficile nella scelta. Ma, privi di risorse finanziarie, conducono esistenza grama; cercano di commerciare in perle, con scarso profitto, sull'atollo di Kaukura che Giuseppe preferisce lasciare quasi subito avendo trovato imbarco, da secondo, sulla goletta *Henri*.

Che cosa vogliono in realtà i Rorique? È presto detto: l'avventura, la vita libera e facile sul mare che amano in modo passionale, quasi morbido. Tutto ciò hanno già cercato, ma senza molto successo; esistono difatti, nel loro *recente* passato, tremende lacune; sono stati, è ben vero nelle Marshall, ma due anni prima, riuscendo a vendere,

nell'isola Jaliut, un cutter di 13 tonnellate sul quale navigavano, *soli*. Come ne erano venuti in possesso? Mistero.... Ed alla fine del 1890 li troviamo a Sydney, imbarcati sul tre alberi *Vagabond*, a destinazione di Penrhyn; ma nel corso della traversata tutto l'equipaggio, eccettuati naturalmente i due fratelli, poco manca non muoia avvelenato. I Rorique riescono a disertare in tempo; attribuiranno poi l'evento alla ingestione di conserve guaste ma non potranno sufficientemente spiegare la propria immunità.

Giuseppe tenta dunque qualche preparativo per impadronirsi dello *Henri*, ma poichè il capitano si mostra diffidente, egli passa, come secondo, sulla goletta *Niuorahiti*, di 50 tonnellate; scafo di ottima costruzione americana, buon veliero. Il suo bagaglio è scarso ma contiene *tre* rivoltelle, una bandiera americana, un solcometro ad elica, flaconi vari di prodotti farmaceutici — tanto dichiarano le etichette! — nonchè un sestante già acquistato dai due fratelli a Tahiti per 150 franchi, somma enorme nella penuria nella quale essi allora vivevano, molto più che i velieri locali, che fanno navigazione costiera, tale strumento non usano. E la goletta, partita da Papeete il 15 dicembre 1891, tocca Kaukura dove Alessandro, liquidati in fretta i suoi affari, imbarca come passeggero, provvisto anch'egli di una rivoltella.

Ecco dunque che i Rorique si sono alfine ricongiunti pronti ad agire. A bordo trovano altre sette persone: il capitano di bandiera Tehahé, indigeno arrogante ma floscio e vacuo, affetto da manìa religiosa, dedito ad improvvise collere; il sovraccarico americano Gibson, anima ben temprata, inaccessibile alla paura, pieno di buon senso; il cuoco Ippolito Mirey, detto *Pori*, e quattro marinai. Il Mirey è un meticcio cinese pavido, pigro, furbo; niente affatto simpatico con quel colorito giallo e gli occhi a mandorla; è già stato condannato due volte a qualche mese di prigione per furto e ricettazione; i marinai appartengono invece alla mite razza polinesiana che si è dimostrata così poco combattiva; discepoli fedeli dei missionari metodisti, sobrii, docili, lavorano, leggono la Bibbia, pregano.

La *Niuorahiti* dirige su Fakareva, dove imbarca un passeggero indigeno; salpa il 28 dicembre con un carico di

madreperla e copra equivalente a 500 piastre, mentre la cassa del sopraccarico ne contiene 3000 in moneta. Prua sull'isola Hao, ma non vi arriverà mai; invano trascorreranno le settimane ed i mesi; *non se ne avrà più nuova.* Il proprietario, il principe Hinoi Somarè, noleggia il *City of Aorangi* che invia alla ricerca degli scomparsi; la nave esplora gli atolli più deserti senza trovare traccia alcuna; si abbandona alfine ogni tentativo. *Ma le notizie arriveranno soltanto il 20 luglio 1892....*

Che era mai accaduto? Gennaio, stagione calda dell'emisfero australe; pesante, opprimente calura, con piogge torrenziali. Ma una sera, ancora in rotta per Hao, una brezza lieve gonfia le vele; calma assoluta sotto la immensa cupola del cielo; notte triste e malinconica. Tutti son giù a dormire eccetto i due Rorique, *soli*, in coperta; Tehahé, che non riesce a prender sonno, sale a sdraiarsi sul ponte; verso le 22 due colpi di rivoltella lo uccidono. Svegliato di soprassalto dalle detonazioni, il bravo Gibson si precipita senz'altro sopra coperta; Alessandro lo abbatte, lo finisce poi con altri due colpi nella testa. Il viso di Mirey, solo il suo attonito ed atterrito viso, spunta dal boccaporto; egli assiste all'eccidio ma si guarda bene dall'intervenire; i Rorique, ciascuno con una rivoltella per mano, gli intimano: *Rimani giù, se ti preme la vita!* E la testa scompare; anche l'equipaggio ha sentito ma non si muove.

I cadaveri vengono gettati a mare; il sangue del ponte è lavato a grand'acqua che precipita, *arrossata*, dagli ombrinali. Mirey, richiamato su, disfatto dalla paura perchè crede venuta la sua ultima ora, si prosterna ai piedi dei Rorique, striscia, prega gli diano salva la vita, promette di non parlare, di servirli. E sia pure! vada intanto a prendere cognac e caffè. La mattina — secondo il truculento stile dei pirati — Alessandro annunzia all'equipaggio riunito a prua di *avere assunto il comando* e promette *salva la vita a tutti*; li sbarcherà in *un' isola deserta ma darà loro viveri in abbondanza ed un mese di paga.*

E la vita di bordo riprende; ma un teste non solo in-

comodo *ma inutile* bisogna senz'altro sopprimere; il passeggero imbarcato a Fakareva. È sofferente, in cabina; Giuseppe gli manda un emetico, una polverina bianca disciolta in una tazza d'acqua, col risultato che appena un'ora dopo il passeggero è passato a miglior vita. Qui una commedia cinica: Alessandro afferma che la morte è dovuta a male contagioso; fa avvolgere il corpo in un'amaca; *ordina ad un marinaio di recitare le preghiere dei defunti*; quindi seppellimento col cerimoniale d'uso.

Prua a NW, la goletta si allontana rapidamente dalle acque dei possedimenti francesi dell'Oceania. Ma trascorsi altri sei giorni i pirati ritengono di poter fare a meno dell'equipaggio che è imprudente trattenere a bordo, nell'attesa di approdare a terre abitate. Alessandro offre quindi un bicchiere di rum ai quattro marinai; due soltanto lo accettano per morire poco dopo in preda a vomiti e sofferenze atroci ed i Rorique dichiarano che il passeggero defunto li ha *contagiati*. Gli altri due: Pietau e Farina, presaghi ormai della fine, non tentano di reagire, terrorizzati anche dall'alta statura e la voce sonora del capitano. Solo rifiutano i cibi dati dal cuoco; si nutrono di frutta; pregano *A Tua Mau*, l'Iddio onnipotente, ma il 17 gennaio è venuta anche la loro ora. Mentre manovrano le vele, Giuseppe finge di impazientirsi perchè non li trova abbastanza svelti; li minaccia con la rivoltella. Non c'è nessuna terra in vista; l'isola più vicina, Penrhyn, è a cinquanta miglia; ma il supplizio è abbastanza durato; i due polinesiani preferiscono finirla, affidarsi al Pacifico; balzano in mare. Ed Alessandro che finge di non essersene accorto rimane al timone; solo chiede al cuoco — che è stato frattanto allontanato con un pretesto, ma che ha visto la scena dal portellino della cabina — dove mai siano andati i marinai. Mah! saranno disertati....

***

I Rorique hanno raggiunto lo scopo, soltanto Mirey, almeno per ora, sarà risparmiato; è necessario a bordo per servirli e per avere almeno una parvenza di equipaggio. Ma non parlerà e si ripromettono, del resto, di sorvegliarlo.

Si trovano in quel momento in pieno mare, al largo da ogni terra, senza equipaggio ed in un periodo di venti e cicloni, è ben vero; ma, solidi marini, non pensano nemmeno al pericolo, nella febbre di libertà che corre per le loro vene. E poi hanno alfine una nave; un solido scafo che obbedisce alla barra come un cavallo di razza!

I rimorsi non ne offuscano le facoltà nautiche nè l'appetito; divorano i cibi, non certo sopraffini e variati, di Mirey; bevono a garganella; la sera suonano, uno l'organetto l'altro il flauto; a turno fanno la guardia. Le carte di bordo, zavorrate in un sacco, sono finite in mare; il nome di *Niuorahiti* a poppa viene raschiato e cambiato in *Poi*; la goletta sarà immatricolata ad Avarua (Raratonga). Vengono subito fabbricati manifesto doganale, patente di sanità e ruolo d'equipaggio con tre persone imbarcate; Alessandro diventa il capitano De Vernier; Giuseppe il secondo: Louis Toussaint; Ippolito, Polydore Dessard, nato alla Martinica (tanto, il suo colore gli consente di attribuirsi qualsiasi origine tropicale); i timbri necessari, di gomma, erano stati già procurati in anticipo. I Rorique inalberano, prima, bandiera.... americana, che salutano con colpi di rivoltella — forse per impressionare di più il cuoco che terrorizzato promette ancora una volta quello che vogliono — e con canti americani; poi cuciono una bandiera di Raratonga; due bande rosse orizzontali separate da una bianca con tre stelle azzurre e decidono di darsi al traffico fra le isole. Il piano è dunque bene espletato, salvo in alcuni particolari che non sarebbero stati mai rilevati senza i sospetti successivamente sorti; un solo errore è stato commesso ma gravissimo: *lasciare in vita il cuoco*. « *Li uomini si debbono o vezzeggiare o spegnere* »; non bisogna mai ridurli « *in termine ch'egli abbino a pensare che bisogni loro morire o far morire altri* ». Tanto ha sentenziato icasticamente il segretario fiorentino, ma Mirey non è stato per nulla *vezzeggiato*. E lo dimostrerà tra breve....

I pirati randeggiano due isole: Sydney e Byron, ma evitano di approdarvi perchè sotto bandiera inglese; dirigono

su Peru, nelle Gilbert. Nel fresco mattino un indigeno pilota la nave sino all'ancoraggio; ne è ricompensato.... con una vecchia camicia; si completa l'equipaggio con tre indigeni che non si intendono gran che di velatura. Ed i Rorique, raffinati nella scelta dei divertimenti come i loro predecessori della gran filibusta, si divertono a fustigarli; una volta anzi, legatili insieme, distribuirono equamente 75 nerbate. Il cuoco è più fortunato: non gli toccano che schiaffi e pedate, sia pure a getto continuo.

Ad Apamama vengono a bordo il re indigeno e capitani europei; si preparano festeggiamenti; ma si spande d'un tratto la voce che quei due tomi lì sono già capitati nell'isola, quattro anni prima, con l'equipaggio composto solo da un cuoco, ma sono partiti all'improvviso omettendo di pagare la merce acquistata. Anche questa volta, dunque, senza chiasso, furtivamente, è opportuno mettere alla vela di notte. E la traversata continua; durante gli scali nelle varie isole nessuno più sospetta; resi più arditi i Rorique, che nè vogliono nè possono indefinitamente aggirarsi fra località poco abitate, risolvono di tentare la prova del fuoco entrando in un porto organizzato nel quale si trovino autorità costituite: polizia, dogana, tribunali, gente insomma un po' più curiosa; certamente più esigente dei potentati indigeni o degli europei isolati fino allora incontrati ai margini della civiltà.

Si arriva così a Ponape, capitale delle Caroline allora spagnuole; ma anche qui, funzionari sanitari e doganali, il Governatore financo, nulla trovano da obbiettare circa i documenti loro presentati. Andiamo! si può essere ormai sicuri della impunità; ogni pericolo è svanito! Ed ecco risorgere violento l'istinto dell'orgia, connaturato alla psicologia piratesca; l'orgia che occupa tanto posto nella trista vita dei gentiluomini di ventura; come attestano financo le iscrizioni egizie della XIX dinastia relativa ai ladroni del mare; o le storie della filibusta, o le memorie dei corsari franchi o greci dell'Arcipelago ellenico. È sempre la stessa storia: «tutti alfine mangiavano a quattro palmenti e di grande appetito»; la frase ricorre spesso in Oexmelin.

Ma i Rorique sino allora piuttosto cauti commettono alfine la prima e grave imprudenza poichè ritenendo il cuoco

ormai definitivamente acquisito alla causa loro, apertamente convitano a bordo donne indigene e commercianti europei del luogo; e si dànno a baldoria completa. Ed una volta finiscono pure per condurre a terra anche Mirey, in un'osteria; ma si ubbriacano. Il cuoco — che non ha mai cessato di tremare per la vita e che prevede sempre il peggio — vistosi momentaneamente solo chiede alla moglie dell'oste di accompagnarlo dal Governatore « perchè deve presentargli denunzia contro *il capitano, per delitti commessi in alto mare* ».

Invano Giuseppe che ha, nei fumi dell' alcole, vagamente udito, rientra all'improvviso e pur barcollando ordina di seguirlo a bordo; al rifiuto, i due fratelli tentano di trascinare Ippolito, ma interviene l'oste, con due pedate lo libera: — *Pori non ci tradire!* — ha il tempo di supplicarlo all'orecchio Giuseppe — *pensa che ti abbiamo risparmiato la vita!* —

Ma è troppo tardi; mentre i Rorique si avviano a bordo, ufficiali spagnuoli raccolgono a verbale la deposizione di Ippolito: è lunga e circostanziata; dura dall'una alle due e mezza del mattino. Deposizione di tale evidenza e gravità che il Governatore — svegliato di proposito — dà subito ordine *per iscritto*, al comandante dell'incrociatore spagnuolo *Doña Maria de Molina*, alla fonda in porto, di arrestare senz'altro i pirati. Alle quattro del mattino una scorta armata sale a bordo; i due tentano appena di difendersi perchè ancora appesantiti dal vino; Giuseppe, per quanto a terra, ammanettato, riesce a mordere la gamba del tenente Aguilar che gli ha dato un calcio alle reni; di peso vengono portati sull'incrociatore e messi ai ferri. L'inchiesta è rapida e schiacciante; sotto il nuovo nome: *Poi* si distingue chiaramente l'antico, imperfettamente raschiato; a bordo si rinvengono lettere di gomma, pennelli, bolli falsi; un taccuino e quaderni nautici intestati ad Alessandro Rorique; effetti d'uso che portano ancora i nomi di Gibson e Tehahé. Il delitto di pirateria è evidente; i Rorique devono essere consegnati alle autorità francesi e sono quindi inviati a Manilla dove esiste un Console della Repubblica; sul piroscafo *Venus*, fanno la traversata stesi sul boccaporto con i piedi legati ad una enorme sbarra di ferro ed incatenati per giunta; senza alcun riparo contro il sole

tropicale o fradici di pioggia. Ma il calvario è appena iniziato; all'arrivo, il 10 maggio 1892, entrano in carcere donde tentano due volte di evadere ma invano; lo impedisce Mircy ch'è anch'egli in prigione in attesa si chiarisca la sua posizione ma che teme per la vita. Arrivano tutti e tre a Saïgon il 27 marzo 1893; quindici giorni dopo imbarcano sul trasporto *Shamrock*, dove i Rorique sono trattati con la massima severità; rimangono ad esempio, nei 28 giorni di traversata, segregati in una angustissima cella (2 mc.) senza *mai* prendere aria in coperta. Sono ammanettati, i piedi assicurati ad una sbarra così lunga che nel breve spazio può entrare soltanto diagonalmente, tanto che Alessandro, data la statura, non riesce a sdraiarsi. All'arrivo a Tolone, il 24 aprile, i gendarmi dovettero segare le manette per liberare i polsi poichè la carne si era rigonfiata intorno; saliti sul ponte — fa bel tempo, un po' freddo — la sensazione dell'aria pura che entra nei polmoni dei due reclusi è così inebbriante che piombano giù di colpo.

Da Tolone passarono a Brest dove il loro delitto, in base all'art. 451 della legge 10 aprile 1825 che dichiara colpevole di pirateria «*chiunque, mediante frode o violenza, s'impadronisca di una nave*» e che stabilisce la pena di morte per tali atti, se *preceduti da omicidio*, doveva essere giudicato da una magistratura speciale: il *Tribunal Maritime* di Brest, istituto che sopravvive alle misure di eccezione già adottate da Luigi XIV contro la filibusta; lo presiede un ufficiale dello Stato Maggiore della Marina.

I Rorique si difendono strenuamente; solidali nella vita e nel delitto, nessuno dei due cerca di discolparsi a carico del fratello. Ed in primo luogo, chi sono realmente? Si dichiarano nati a Pretoria, nel Transvaal, da padre e madre *forse francesi*; sono rimasti orfani ancora ragazzi. Prove? nessuna.... Dove hanno navigato? Citano nomi di navi ma, ancora stavolta, nessun documento, nessuna prova. E come sono andate le cose sul *Niuorohiti*? Ma.... tutto logico; ammutinamento, causato da futili motivi capitanato da.... Tehahé che, per sfuggire alla punizione, si è gettato a mare.

In una brusca virata rottasi la scotta, il bome urta in pieno Gibson che è lanciato violentemente in mare; il passeggero è morto così, all'improvviso.... era ammalato da tanto tempo! L'equipaggio passando presso un'isola sconosciuta è saltato in mare d'un tratto; «*ero atterrito, l'equipaggio aveva disertato! Che potevo mai fare?*». Così Alessandro.

È tutto così semplice!!! Ma il fatto di non essere tornati subito a Papeete; di avere assunto falso nome; di non avere denunziato niente nè al primo approdo nè a Ponapè; la presenza delle rivoltelle e strumenti nautici a bordo: nonchè i brani seguenti di una lettera scritta da Giuseppe — durante il suo imbarco sullo *Henri* — al fratello da Kaukura; lettera trovata nella perquisizione, rilevano la premeditazione: «In ogni modo, *prepàrati! E se lo puoi, ritaglia lettere nella latta* (adopera scatole da biscotto) *per fare il nome della nave*. Io vado molto bene con Andrea» è il capitano dell'*Henri* che, come si è detto, è stato però abbastanza diffidente da non farsi accalappiare; «è un simpaticone; ma non appena arriverà a Kaukura, lo finiremo ciò nonostante.... Ho tanto riso una notte; vento fresco ed eravamo tutti invelati. Non ho voluto risparmiare tela per niente. I due passeggeri si buttarono giù in ginocchio a pregare ed il capitano è venuto a chiedermi se avevo proprio la voglia di farlo uscire dal portellino della cabina.... Per due giorni abbiamo navigato con due mani di terzaruoli alla maestra; una mano al trinchetto; il fiocco imbrogliato. In rada un canotto ha fatto scuffia, ma ho mandato tre uomini a ricuperarlo e salvare il carico. Il *vecchio* era a terra e mi ha detto più tardi che tremava come un giunco nel guardarli.

«Lo *Henri* è una *indiavolata ottima nave*; obbediente alla virata. *Ho cercato di ottenere un altro gioco di vele*». E dopo di avere avvertito che scriverà copertamente, per non dare l'avviso, in caso di perdita della lettera, conclude: «Coraggio e pazienza, *se non sarà per questo mese sarà nel venturo*, perchè i viaggi non durano mai più di 30 giorni.... *Una cosa è certa; che non potremo restare molto tempo senza equipaggio, perchè questa nave è grande e tutto è pesante a bordo a issare*».

La lettera contiene anche accenni ad orgie a bordo, ma

in complesso è tutto un selvaggio poema di avventura e di filibusta dal quale traspare un esasperato orgoglio di marino.

Nel processo, i Rorique si difendono dunque strenuamente; alle domande rispondono talvolta calmi, spesso in tono ironico o sarcastico; talvolta esasperato. Uno dei giudici, mentre Giuseppe una volta deponeva, continuava a leggere un numero del *Messager de Tahiti* che riferiva i fatti in tono contrario agli accusati; ma ecco l'imputato fermarsi e fissarlo *severamente* fino a quando l'ufficiale non tralascia di leggere!

E negano; negano tutto; negano anche l'evidenza; continuano a sostenere che si tratta di un concorso di circostanze eccezionali; accusano Mirey di bugia; lo pongono in ridicolo. Certo l'accusa si basa sulla sola deposizione di quest'ultimo che, come si è visto, ha precedenti penali; che può anche aver preso parte, sia pure per paura, all'avvelenamento dei due marinai. Accusa alquanto fragile, molto più che nessun cadavere è stato trovato, che nessuna traccia di sangue è stata cercata a bordo. D'altra parte — seconda lacuna — quale è la vera identità dei Rorique? Li si ritiene evasi dal bagno, ma la prova?

Comunque è da osservare che gli atti di pirateria non possono essere in genere mai ampiamente documentati come i delitti in terraferma; una giurisdizione speciale come quella del *Tribunale* di Brest, non può che attenersi, spesso, alle dichiarazioni dei complici. Ciò premesso, con sei voci contro una, gli imputati vengono condannati a morte per l'omicidio del capitano, di Gibson, di due marinai; la morte del passeggero non è sufficientemente dimostrata; la scomparsa degli altri marinai non è considerata omicidio. Mirey è assolto ad unanimità.

I due fratelli ascoltano calmi la sentenza; chiederanno poi la revisione del processo, che è negata; avanzano infine domanda di grazia. Ma ecco frattanto un colpo di scena.

Una lettera anonima al Tribunale informa che i sedicenti Rorique «*non sono nati nel Transvaal ma ad Ostenda*» ed

appartengono a famiglia onorata del Belgio; circostanze che le ricerche subito iniziate confermano. È ben vero che il più grande dei fratelli, che continueremo per ora a chiamare Alessandro, ha avuto sei condanne per sevizie, ingiurie, violenze e ferite dai Tribunali di Anversa e Bruges; ma egli, caporale nel 7° reggimento fanteria del Belgio, è stato promosso sottufficiale « per avere salvato con rischio della vita, il 30 gennaio 1871, con freddo intenso ed oscurità completa un soldato caduto nel canale de l'Espierre ». Gli è stata allora anche concessa una medaglia d'argento; una seconda poco dopo gli viene assegnata dal Comune di Liegi per un nuovo salvataggio rischioso. Entrato al servizio dello Stato come pilota, con sede ad Anversa, egli ha nel 1883 ricevuto una terza medaglia per salvataggio di un marittimo inglese del piroscafo *Knight Templar*, caduto in un bacino. Ma non basta! chè in ottobre 1885, insieme a Giuseppe, ammirevoli entrambi per sangue freddo ed energia, con un piccolo piropeschereccio di loro proprietà, salvano da *soli*, i 13 uomini del tre alberi norvegiano *Pieter*. Il mare era così grosso che l'equipaggio del peschereccio belga, nè per minacce nè per preghiere, aveva voluto partecipare al soccorso dei pericolanti; i due fratelli ammainato il canotto, in quattro viaggi, salvarono tutti — Alessandro ebbe tre dita della destra e due della sinistra schiacciate nell'urto contro la murata del veliero —; e poichè il capitano norvegese era in cuccetta, ammalato, incapace a muoversi, egli stesso andò a prenderlo e lo portò giù a braccia; il *Pieter* affondò, letteralmente, sotto i piedi dei due fratelli. Il Re di Norvegia Oscar II, concesse ai due fratelli, i quali avevano spinto la filantropia fino a pagare ai naufraghi, di tasca loro, il viaggio sino a Hull, una medaglia d'oro!

E non basta ancora! chè, proprio alcuni giorni dopo, in piena tempesta, da soli — perchè il loro equipaggio ancora una volta si rifiutava di aiutarli — salvavano il personale di un altro tre alberi norvegese: *Oscar*. Per questo fatto la *Croix Belge* venne loro concessa nel 1886.

La straordinaria notizia induce ad una revisione completa l'opinione pubblica già in maggioranza affascinata dal contegno degli imputati nella difesa. E non tarda ad infervorarsi anche di più quando viene resa nota una let-

tera da loro diretta all'Ammiraglio Comandante la piazza marittima. « Arrivando a Brest, — essi dicono — sotto il falso nome di Rorique abbiamo voluto conservarlo invece di rivelare il vero. Non avevamo nessun delitto da nascondere ma non volevamo disonorare una sciagurata famiglia, una sventurata madre sopratutto, gettandone il nome in pascolo nei tribunali. Sapevamo che il mistero che avvolge il nome Rorique ci sarebbe stato nocivo; ben sapevamo invece che se fossimo comparsi all'udienza fregiati delle nostre medaglie, i giudici ci avrebbero dato fede; l'accusa non ci avrebbe potuto trattare da pirati o da evasi dal bagno. Ma preferivamo perdere l'onore e forse anche la vita sotto uno pseudo-nome *anzichè causare dolore alla povera mamma nostra che adoriamo!* ».

L'amore per la madre, il rispetto del nome che portano; ecco dunque i nobili motivi che li hanno trattenuti da una confessione che li avrebbe fatti per lo meno avvantaggiare di un atteggiamento di favore. E gli atti di eroismo dunque? Come l'uomo è veramente composto di fango e di luce! come porta in sè interi i germi del bene e del male!

Ma l'inchiesta rivela anche tutta la passione *quasi sensuale* dei due fratelli per il mare; « *sì: è un delitto passionale* » dirà giustamente il capitano Arnaud, che li aveva conosciuti. « Si è indulgenti per i delitti compiuti per amore di una donna; ma i Rorique hanno assassinato per l'amore del mare ». Appartenenti ad un'antica famiglia di marini, i due fratelli erano stati sempre prepotentemente portati verso il mare; perdute le due piccole navi successivamente acquistate — e morbosamente amate, come accenneremo dopo — del tutto rovinati, erano imbarcati insieme su velieri, ottenendo la patente di capitano di lungo corso. Per navigare su un piroscafo inglese commettono il primo falso assumendo il cognome di Rorick; *ma vogliono una nave tutta per loro.* Ecco ad esempio come Giuseppe descrive i sentimenti suoi e del fratello davanti l'incendio del proprio peschereccio: « *Allora soltanto ho sentito quanto amavo la mia nave.... Mi sembrava che qualcosa si staccasse da me. Mi faceva male, molto male il vedere consumare questa cosa, pur inerte, che bruciava. Era la mia nave che spariva; quella nave che avevo impa-*

rato ad amare come altri ama una donna; mi si strappava il cuore nel perderla. Piansi ».

La grazia fu concessa, anche per l'intercessione del Governo belga; la pena di morte fu commutata nell'ergastolo. I Rorique andarono al bagno; nel 1897 la pena loro, in conseguenza degli sforzi di un *Comitato di Difesa* costituito a Mons e che, credendo con certezza assoluta all'innocenza, chiedeva di continuo la revisione del processo, fu trasformata in venti anni di lavori forzati, nonostante la condotta dei detenuti lasciasse parecchio a desiderare. Alessandro morrà al bagno qualche anno dopo, invocando: « Mamma! Mamma! »; chiamando la povera donna che era perita di dolore qualche anno prima.

Nel 1899 Giuseppe, graziato, veniva accolto benissimo nel Belgio; nel 1907 lo troviamo capo della polizia delle calate a Port of Spain; nel 1926 egli montava una impresa di ricerca di smeraldi nel paese degli Incas; tornava a Pamplona (Colombia) con delle pietre, *forse rubate*; veniva arrestato ed assassinato in prigione.

René la Bruyère non ha voluto rivelare il vero nome dei Rorique, per un atto di riguardo alla famiglia che ancora viveva nel Belgio. Precauzione inutile perchè, appunto in questo paese, il nome è di dominio pubblico. La *Ligue Maritime Belge* — organo della Lega Navale Belga — non esita difatti nel fascicolo di novembre 1936 a ripeterlo senza perifrasi (del resto anche il Lockhart lo aveva dato): « *Sotto il falso nome di Rorique si erano celati i fratelli De Graeve....* ». La rivista accenna anche ad una conferenza sull'argomento che doveva essere tenuta a Bruxelles. E del resto, tanta è la popolarità del fatto, che un dramma in fiammingo, intitolato *De Gebroeders de Graeve* fa tuttora parte del repertorio del teatro fiammingo di Bruxelles. È vero, però, che vi si difende la tesi dell'innocenza, con alta fantasia; vedere i fratelli De Graeve, trascinarsi e cadere sotto i colpi dei guardiaciurma, spinge il grosso pubblico a versare copiose lagrime.

VII.

DOVE È NAUFRAGATO SAN PAOLO?

Che domanda! diranno i più; ma a Melita, *dunque a Malta*; è questa la interpretazione più diffusa in base allo itinerario degli *Acta Apostolorum*. Si ricorderà; l'Apostolo, rimasto due anni in carcere per ordine del procuratore Felice, perchè accusato di fomentare sedizioni fra i Giudei si presenta alfine al giudizio di Festo e, nella sua qualità di cittadino romano, si appella a Cesare. Da tempo è già passato l'equinozio d'autunno ma Paolo, affidato alla custodia del centurione Giulio della coorte Augusta che rimpatria, prende imbarco insieme ad altri prigionieri su una nave di Adramitto. Scalo a Sidone, poi a Mira di Licia dove viene disposto il trasbordo su una nave alessandrina; sono 276 persone in tutto a bordo; equipaggio compreso.

Si mette alla vela per Creta dando fondo a Boniporti (*Kaloi Limènes*), ma il porto è aperto ai venti di euro e di ostro cosicchè non è prudente svernarvi, come vorrebbe la consuetudine marinaresca del tempo — « Molto più savî di noi — dice Victor Bérard, un po' sul serio un po' sul faceto — gli antichi Mediterranei non navigavano che nei bei giorni estivi; meno temerari, non affrontavano nè gli immensi spazi marini privi di possibilità di ridosso, nè i furori della tempesta; appunto così potevano mostrare tanta audacia imbarcando i più nobili passeggieri o la maggior parte dei loro averi su gusci di noce, che i nostri emigranti più poveri avrebbero a vile » (cfr. *Les Navigations d'Ulisse*: II. *Pénélope et les barons des îles*, Paris, 1928, pp. 33-34). Dunque: *cum aptus portus non esset ad hie-*

mandum (cfr. per tutte le citazioni gli *Acta* XXVII e XXVIII) si stabilisce di andare a svernare a Fenicia, buon sorgitore della costa meridionale dell'isola. Ma doppiato appena il promontorio Metallon, ecco scendere a raffiche violente *l'euroaquilo*; al ridosso dell' isolotto di Cauda si riesce appena a ricuperare a bordo il battellino che ballonzava di poppa, a rimorchio, secondo l'immutato uso mediterraneo. Passata l'isola eccoli di nuovo in piena violenza dell'uragano; col timore di andare in secco sulle sirti correvano a discrezione del vento e del mare « *timentes ne in Syrtim inciderent, summisso vase sic ferebantur* ». Mare agitato, foschia; l'indomani gettano il carico, poscia l'arredamento; si continua così per tredici giorni; ma al quattordicesimo avvistano terra: « *Sed postquam quartadecima nox supervenit, navigantibus nobis in Adria, circa mediam noctem, suspicabantur nautae apparere sibi aliquam regionem* ». Lo scandaglio indica venti braccia; poi quindici; si dà fondo un'àncora di fortuna; all'alba ecco una terra ignota (*cum autem dies factus esset terram non cognoscebant....*); frattanto mollato il cavo dell'àncora le nde li portano ad incagliare con la prua in un punto che aveva il mare da due parti (*in locum dithalassum*). Si sfascia la parte poppiera; tutti di bordo, nuotando, aggrappandosi alle tavole del fasciame, riescono a superare la risacca arrivando a terra sani e salvi; apprendono allora di aver messo piede a Melita: » *et cum evasissemus tum cognovimus quia Melita, insula vocabatur*. Gli abitanti locali (Barbari, cfr. *Acta* XVIII, 1) li accolsero con umanità; accendendo un gran fuoco sulla spiaggia perchè cadeva la pioggia e c'era vento. Anche San Paolo si adoperava a raccogliere sarmenti, ma mentre li andava gettando nel fuoco ecco una vipera in essi celata, sfuggendo il calore, mordergli la mano. Gli isolani si aspettavano di vederlo subito gonfiare e morire; ma l'Apostolo scosse il rettile nel fuoco, rifiutò ogni cura e non risentì alcun male; ciò vedendo i nativi gli attribuirono essenza divina. Frattanto il primate dell'isola, Publio, acolse amorevolmente tutti i naufragi ecc. Dopo tre mesi, finalmente, si riparte per Pozzuoli con una nave alessandrina che aveva svernato nell'isola; si toccano Siracusa e Reggio.

*
* *

Questa la narrazione marinarescamente efficace e precisa di San Luca. E sin dal 949 Costantino Porfirogenita informa, senza incertezza, anzi con piena sicurezza, che il naufragio è avvenuto a *Meleda* isola della Dalmazia, presso Ragusa, chiamata anch'essa *Melita* in latino (e Mejet, oggi in slavo): «*alteram (insulam) quae Meleta sive Malozeatae, cuius in Actis Apostolorum, S. Lucas meminit, Melitem eam appellans, ubi et vipera divi Pauli digitum mordens ab eo excussa igne conflagravit*» (*De Administ. Imperi*, ed. Bonn. cap. 36, p. 163). Come si vede, non c'è alcun riferimento a Malta; aggiungiamo che Meleda, è stata nell'antichità abitata dai fenici, come le altre isole dell'arcipelago; Plinio anzi la chiamò illustre «*per li cani melitei, tenuti in delitie dalle donne*» e come sede di una vecchia città: *Melitussa*. L'isola è montuosa e povera d'acqua per quanto ancor oggi ricoperta da boschi secolari di querce e pini nella parte occidentale; mentre sterpaglie si alternano alla nuda roccia, nella zona orientale: due laghi nella parte mediana, comunicano fra di loro e col mare mediante uno strettissimo canale: proprio in mezzo a quello più esteso, su una isoletta: *Santa Maria del Lago*, sorge l'antico edificio della abbazia fortificata della congregazione dei Benedettini Neri melitensi, costruita or è un migliaio di anni e da Napoleone soppressa. Meleda ha dunque anch'essa le sue antiche glorie ed una sua rinomanza, per quanto non certo paragonabili a quelle di Malta.

Come si vede dunque, intorno al 1000 s'era formata la tradizione che in Dalmazia sia avvenuto il naufragio dell'Apostolo. Non ci consta — commenta Arnolfo Bacotich (*L'Apostolo che naufragò nell'Adriatico* in: *Archivio Storico per la Dalmazia*, febbraio 1927); non ci consta se, dall'epoca nella quale scrisse l'imperatore Costantino fino al 1500, qualcuno abbia contestato l'esistenza di questa opinione che, data l'epoca remota nella quale fu scritta, poteva ben basarsi su memorie non pervenute fino ai giorni nostri. Comunque nel 1600 incominciò a fiorire una ricca letteratura sul naufragio di San Paolo *favorevole all'isola*

di Malta (l'autore ne elenca le opere più importanti); fino a quando inspirandosi forse al manoscritto, oggi conservato alla Nazionale di Parigi, di un dotto prelato dalmata, Msg. Sollevich, non insorse contro la tesi maltese il raguseo Ignazio Giorgj, abate dei Benedettini neri di Meleda, consultore e teologo della Repubblica di Ragusa, uomo noto per serietà ed erudizione, il quale con un'opera dottissima avvalorata da citazioni di più di 300 antichi e moderni scrittori, mirò a rivendicare definitivamente alla Melita dalmata il naufragio.

Il lavoro del Giorgj, pubblicato a Venezia nel 1730, piombò come una pietra nello stagno e diede origine alla tempestosa polemica dalmato-maltese che si è prolungata con varie fasi sino ad oggi. Essa, nella seconda metà del 1700, sembrava ad esempio sopita anche con riflesso alla opinione di Papa Benedetto XIV, contrario alla Melita dalmata; venne ripresa nella seconda metà dell'ottocento con alcune notevoli opere fra cui quella dello Smith, *The voyage and shipwreck of St Paul* (London, 1818) o il *Dictionnaire de la Bible* del Vigoreux (Parigi, 1904). Chi voglia addentrarsi nei meandri di questa letteratura agiografica può consultarne l'elenco nell'opuscolo del Bacotich citato; a noi basterà accennare che l'ultimo e più potente assalto a favore di Meleda è stato sferrato nel 1910 da Monsignor V. Palunko o Palunco, preposto capitolare di Spalato e vescovo titolare di Rodope, con un volumetto dal titolo significativo: *Melita del naufragio di San Paolo e l'isola Meleda in Dalmazia* (*studio di geografia biblica*), Spalato, Tip. Leonina, 1910, al quale hanno fatto seguito due volumi di risposta alla tempesta di obbiezioni ai quali l'opera diede senz'altro origine. Polemica piuttosto acre i cui echi ancora risuonano in Dalmazia; polemica invelenita da allusioni a fatti personali (vedi, ad esempio, pp. 1-2 del 1° Supplemento al *Bollettino di Archeol. e Storia dalmata*, 1913, Spalato); tenzone alla quale parteciparono prelati dalmati e maltesi animosamente battagliando molto più contro la Melita dalmata che in suo favore. Basta ad esempio sfogliare il.... florilegio riportato come supplemento al *Bullettino* citato (annata XXXVI). Solo la *Civiltà Catto-*

lica (3 giugno 1911) si congratula col Palunco per la sua « dotta opera » la quale « se non convincerà tutti, almeno farà prendere in seria considerazione le ragioni che militano per Meleda ». Ed è giudizio equo. D'altra parte l'autore minacciava, per ritorsione, di minare l'altra tesi sostenuta dall'insigne archeologo Monsignor Bulic, che è il suo più agguerrito avversario croato, circa difficili problemi relativi alla vita di San Domnio vescovo e martire, crediamo, di Salona; immaginarsi quale esca al fuoco, nello sfondo degli opposti campanilismi. E poichè fra i più rudi oppositori c'erano, oltre al Bulic, due prelati maltesi ecco il Bacotich giustamente commentare che questa fase della vertenza « potrebbe essere definita quale lotta di tre Monsignori contro un Vescovo ».

*
* *

Chi scrive non è dalmata nè maltese; non avrebbe quindi alcun motivo campanilista per preferire l'una opinione all'altra. Agli oppositori di Meleda egli anzi indica un altro autore loro favorevole: il dotto ellenista Bérard che adotta senz'altro l'idea del naufragio a Malta (cfr. p. 349 di: *Les Phéniciens et l'Odyssée*, tome I: *Les Iles de la très verte*, Paris, 1927). È ben vero, per altro, che al Bérard, pur tanto informato, in genere, ed erudito, la tesi del naufragio in Dalmazia sembra assolutamente sconosciuta.

Chi scrive non vuole quindi prendere alcuna parte nella vertenza; anche perchè non si occupa di esegesi o di geografia biblica. Ma poichè la questione ha interessanti aspetti *nautici*, che hanno sedotto tecnici navali come Jack La Bolina e l'ammiraglio De La Gravière — ma anche loro, se ben ricordo, ignorarono la tesi di Meleda — si ritiene opportuno esporre brevemente gli elementi sui quali più ha infuriato la battaglia. All'uopo sarà opportuno seguire il Palunco citato, essendo egli — come si è detto — non solo il più recente ma anche il più dotto assertore della Melita Dalmata:

1) La nave alessandrina veleggiava dunque lungo la costa meridionale dell'isola con vento favorevole che, improvvisamente rinforzando mutava in *euroaquilo*; ossia,

secondo i fautori del naufragio a Malta, in NE. o anche in levante. Ma come mai, in tal caso, poteva esso picchiare contro il litorale dell'isola? « *Non post multum autem misit se contra ipsam* » (Cretam) « *ventus typhonicus qui vocatur euroaquilo* » (*Acta* XXVII, 14). Del resto, ragiona il Palunco, *lo euroaquilo* non è compreso fra i venti conosciuti dagli antichi; la voce è composta da *euro* che, per tutti gli scrittori del tempo (vedi le citazioni a pp. 15-16) è SE. e quindi *scirocco* (cfr. anche il Dizionario del Guglielmotti sotto quest'ultima voce o sotto *Rosa*) ed *aquilo* o *aquilone* ossia *greco-tramontana*. Ma come mai i due venti potevano spirare contemporaneamente? È più logico pensare che *aquilo* sia stato nel testo opposto ad *euro* per indicarne la violenza; si sarebbe cioè trattato di uno scirocco molto forte: *euro-aquiloso*.

Il Palunco non cita il Guglielmotti (*Dizionario*) che spiega è ben vero *euroaquilone* con *Grecolevante*, definendolo per altro solo *termine archeologico*; ma che, sotto la voce *aquilone* aveva detto: « Nome di vento che spira dalla parte boreale; così detto dalla furia ed impeto suo per similitudine al rapidissimo volo dell'aquila. *Non è nome proprio di marinai ma di poeti e di oratori* ». Del resto, la ipotesi del Palunco sarebbe confermata dalla Siriaca, che definisce il vento stesso: *qui vocatur Touphaunicos Euroclidon*; anche *euroclido* hanno del resto la maggior parte dei testi greci; parola composta da *euro* e *clido = flutto*; ossia *scirocco tempestoso* (ma per il Guglielmotti la voce è identica a *euroaquilo*: « *grazia di copisti* »; la prima cosa comunque sarebbe di esaminare quale sia la lezione autentica secondo i moderni studi critici).

2) Lo *scirocco* dunque spinge verso l'Adriatico; « ma la quartadecima notte — seguiamo la versione italiana della Bibbia (ediz. 1914) — *mentre eravamo portati qua e là per l'Adriatico* » ossia: *navigantibus nobis in Adria* « in sulla mezzanotte i marinai ebbero opinione ch' erano vicini a qualche terra e calato lo scandaglio trovarono venti braccia, ed essendo passati un poco più oltre, ed avendo scandagliato di nuovo, trovarono quindici braccia » (confrontare *Acta* XXVII, 27).

Non c'è più dubbio, rileva il Palunco, lo scirocco aveva portato la nave nel suo seno per quattordici giorni, sino all'Adriatico. I fautori della tesi maltese si sforzano di dimostrare, come riassume il Vigoroux (cit. dal Palunco, p. 19) che «*la mer Adriatique d'alors.... s'étendait depuis l'île de Crête jusqu'à la Sicile*» ma questa opinione è appoggiata su autori da 100 a 600 anni posteriori a San Luca — a cominciare da Tolomeo che scrisse 70 anni dopo di lui — oppure sulla carta del Castoro, notoriamente compilata nel IV secolo d. C. Mentre il prelato dalmata (pp. 19-29) citando 32 autori anteriori o contemporanei di San Luca sembra dimostrare efficacemente che allora per Adriatico si intendeva, così come adesso, il mare dentro lo «*stretto di Otranto fra l'Italia da una parte, l'Illirico e l'Albania dall'altra parte*»; quello oltre lo stretto aveva anche allora il nome Jonio. Del resto un marino foderato di erudizione: il De La Gravière, pur favorevole, come si è detto alla tesi di Malta, non sapendo come uscirsene dalla difficoltà scrive: «*on s'imagine courir vers l'Adriatique*». (Ma se San Luca ciò immagina vuol dire che il vento era tale da portare verso quel mare).

Ma che il mare sia l'Adriatico ed il vento lo scirocco potrebbe anche essere confermato da un'altra circostanza «*Neque autem sole, neque sideribus apparentibus per plures dies, et tempestate non exigua imminente jam ablata erat spes omnis salutis nostrae*» (*Acta*, XXVII, 20); ossia, nella tempesta, nè il sole nè le stelle apparivano; non cessando il suo furore si era quindi perduta ogni speranza di salvezza.

Teniamo presente, avverte il Bacotich, che il naufragio avvenne nel tardo autunno; è appunto questo annuvolamento del cielo che caratterizza allora lo scirocco nell'Adriatico: basta consultare qualche autore non *sospetto*, per non aver avuto nozione della vertenza suscitata dal viaggio dell'Apostolo. Guglielmo Menis, ad esempio, che nel suo: *Il Mare Adriatico* (Zara, 1848) parla dell'alternarsi tipico della bora e scirocco. La ricomparsa di quest'ultimo è annunziata «dalle maree alte, dalla repentina calma degli altri venti, *dall'appannarsi dell'atmosfera per vapori che in essa si addensano e da fosche e grosse nuvole che larga-*

mente ammantano le sommità delle più alte montagne. Sotto la ben stabilita influenza sciroccale torbida, ottusa e nebulosa fassi l'aria, o l'atmosfera va mano a mano ingombrandosi delle nuvolose aggregazioni che vi rimangono lungamente stazionarie ». Caratteristiche per altro ben note ai naviganti dell'Adriatico; basta consultare la parte introduttiva al *Portolano del Mediterraneo*, vol. V (Genova, 1928) che descrive l'alternarsi dei due venti per tutto il semestre invernale, talvolta con qualche intervallo, talvolta senza. « Essi conferiscono al tempo un carattere così tipico da distinguere *un tempo a bora da un tempo a scirocco* ». Quest'ultimo si riscontra in tutte le stagioni ma la massima frequenza ha luogo « da marzo a giugno nell'Adriatico Settentrionale, ed in autunno ed alla fine dell'inverno nell'Adriatico Meridionale »; la sua durata « non oltrepassa di solito i 3 giorni nell'estate ma d'inverno può durare anche 9 giorni e qualche volta 3 settimane con brevi interruzioni ». Indizio precursore dello scirocco « che generalmente è preceduto da calma di vento o da brezze leggere e variabili è la formazione di vapori nebbiosi al Sud. Essi, coll'avanzarsi del vento, si condensano in nuvole basse e poco compatte, le quali si accumulano sulle vette dei monti ed avvolgono gradatamente le alture. A poco a poco il cielo si ricopre tutto di nuvole basse, dense e di color plumbeo; l'orizzonte diventa fosco e la visibilità scarsa anche di giorno ». Tali caratteristiche si verificano più specialmente nello scirocco ciclonico o scirocco scuro.

Non sembra dunque al lettore che la tesi del Palunco meriti attenzione?

3) Ma se era in Adriatico, osservano i fautori di Malta, come mai c'entrano le *Sirti libiche*? Non dice forse San Luca: « *timentes ne in Syrtim inciderent?* ». Ma il Palunco obbietta che non si tratta delle Sirti famose; perchè *syrtis* presso gli antichi significa, in genere, secca; il testo si dovrebbe quindi interpretare così: *temendo di andare a finire sulle secche* (*della costa occidentale di Creta*) ecc. La Siriaca è più chiara: « ne forte incideret in *Syrtim maris* »; anche noi (Guglielmotti, *Dizionario*) abbiamo per la voce *sirte*: « *seccagna di sabbia mobile e pericolosa ai naviganti* ».

4) Ma eccoci dunque al naufragio ed al morso del rettile. Concordemente i naturalisti affermano che una vipera «non potrebbe vivere» a Malta per le composizioni del terreno e per le condizioni climatiche. Così il Bacotich; egli aggiunge che anche il Brouckner, geografo del Re Cristianissimo, informa che a Malta «non si trovano animali velenosi di alcuna sorta. Ciò si attribuisce comunemente alla benedizione di San Paolo; ma non è certo che da una vipera sia stato morso il Sant'Apostolo in quest'isola. È più probabile che ciò sia avvenuto in quell'isola vicina a Ragusa, che ora si chiama Meleda, dove sono serpenti velenosissimi; laddove nè nell'isola di Malta, nè nelle isole vicine, non si sono mai trovati animali velenosi». Meleda difatti è, od è stata, letteralmente infestata da questi rettili (*vipera ammodytes*); nel periodo prebellico il Governo austriaco aveva preso serie misure tecniche per liberare la popolazione dal flagello. Ma il miracolo, allora? C'è sempre stato, osserva il Palunco: e cioè: «*essere morsicato da una vipera meledana e non averne nocumento*» (p. 39) tenendo presente che questo rettile è tanto velenoso che pochissime persone si sono potute salvare e solo «*se in quell'istante si è trovato lì qualcuno colla mannaia e tosto gli tagliò la mano o il piede morsicato*». Nelle isole intorno a Meleda non si trovano rettili velenosi salvo che a Curzola (oppure in terraferma).

5) Alcune osservazioni del Palunco hanno importanza forse secondaria. San Luca ad esempio — così preciso — parla dell'isola del naufragio *come di località del tutto ignota all'equipaggio* mentre Malta, anche allora, doveva essere notissima ai naviganti mediterranei. Certamente il suo profilo ed anche il *colore* sono caratteristici.

I fondali indicati nel testo, che lo Smith aveva a suo tempo riscontrati inalterati a Malta — *dopo venti secoli* (?!) — corrisponderebbero anche a quelli del porto di Cima, a Meleda, che avendo inoltre dinanzi a sè due isolette potrebbe costituire *quei due mari citati* dall'Apostolo. Ma sono, questi, argomenti sui quali non conviene insistere nè pro nè contro «se dobbiamo credere alla teoria dell'innalzamento del livello dei mari» (Bacotich). Il fuoco sulla

spiaggia era stato inoltre acceso *per il gran freddo*. Ma la temperatura — nota il Palunco — è rigidissima a Meleda: « *è egli possibile che alla fine di ottobre o ai primi di novembre possa essere a Malta così intenso freddo che si è necessitati di riscaldarsi al fuoco? Credo di no. A Meleda ciò può facilmente avvenire, specialmente se il vento piega verso Est e con una pioggia sottile; questo freddo qui chiamasi Kozomor: ammazza capre* » (p. 37). L'argomento non sembra probante; si dimentica che si parla di naufraghi, bagnati ancora, intirizziti; sotto la pioggia, per giunta ecc.

Più importante pare la qualifica di *Barbari* da San Luca assegnata agli abitanti: « *Barbari vero praestabant non modicam humanitatem nobis* »; per quanto di origine punica i Maltesi erano passati sotto il dominio greco; all'epoca del naufragio già da due secoli, come attestano i monumenti dell'isola e gli scrittori del tempo, erano sudditi romani. « *Nessuno al mondo chiama i maltesi barbari e si vuole per forza che li chiami San Luca e non solo una volta ma per sempre che li nomina?* ». Barbari erano invece « *nel vero senso della parola che allora si usava; cioè che parlavano una lingua ignota* » i meledani che adoperavano un dialetto degli Illiri (p. 36).

6) Tenuto presente, per altro, che un Publio accolse i naufraghi, è importante, contro la tesi del Palunco, la constatata esistenza *storica di un Primus Publius a Malta*, quale governatore. Ma il vescovo di Rodope ribatte che il passo della Vulgata « *illis erant praedia principis insulae nomine Publii* » deve intendersi nel senso che Publio *era il più ricco, il primario dell'isola e non Primo di nome*. Questi avrà avuto anche un palazzo a Meleda; così presume il Bacotich; se non ci fosse stato, come mai allora nel II secolo Settimio Severo avrebbe esiliato nell'isola Agesilao Anazarbo ex governatore della Cilicia? Dove lo avrebbe fatto alloggiare? Secondo la tradizione questi avrebbe costruito un grandioso palazzo di cui rimangono ancora le tracce ma « non possiamo ammettere » che l'esule sia partito per Meleda « con architetti, maestri costruttori » ecc.; egli avrà invece dapprima utilizzato, e magari, poi ingrandito, il castelletto di Publio, le cui rovine gli avversari della tesi di

Meleda *pur senza averle attentamente studiate sul posto non vogliono far risalire più in là del II secolo.*

Ma queste sono tutte supposizioni più o meno fondate; giochi forse di fantasie erudite. Meleda, si è ancora osservato, all'epoca del naufragio della nave paolina avrebbe dovuto essere completamente disabitata perchè gli isolani, pirati notissimi come i curzolani « debellati dai romani » erano stati per ordine di Cesare « venduti come schiavi ed i fanciulli uccisi ». Gli storici, nota il Bacotich, dicono anche peggio: « *fatti a pezzi e venduti come schiavi*; non è per altro da credere che « tutti gli astuti ed abilissimi pirati melitensi si fossero lasciati sgozzare come capre, in un'isola montuosa e boscosa che vanta grotte e spelonche dove molti si sarebbero potuti nascondere. Del resto dall'insieme della narrazione di San Luca emerge con chiarezza che l'isola dove avvenne il naufragio deve essere stata poco popolata, ciò che non potrebbe essere detto di Malta, isola ricca e florida ».

7) Sin qui, in massima, gli argomenti del vescovo di Rodope sono in gran parte convincenti in favore della rivendicazione del naufragio all'isola dalmata; dove, per altro, egli ci sembra meno felice è nella spiegazione della prosecuzione della traversata sino a Pozzuoli. *Perchè mai, da Meleda, il centurione Giulio non si fece condurre ad Ancona o Brindisi per proseguire poi a piedi verso Roma* e preferì fare per mare il lungo giro della penisola? toccando Siracusa e Reggio? Il Palunco ribatte sostenendo che se da Malta a Roma si passa per questi due porti *non è escluso che da Meleda a Roma non si possa passare da Siracusa* (p. 51). Nulla certamente è escluso, ma qui siamo nel campo delle supposizioni incontrollabili. San Paolo — aggiunge il Bacotich — dovette fermarsi *tre mesi* a Melita, cosa che non sarebbe per certo avvenuta a Malta « dove, in seguito ai floridi commerci di quell'isola con l'Africa e con l'Italia, spesso saranno state le navi in partenza per l'Italia » mentre l'Apostolo, trovandosi a Meleda dovette approfittare di una nave alessandrina che « costretta da maltempo vi aveva svernato ».

Ma l'apostolo quand'anche si fosse trovato a Malta

avrebbe dovuto probabilmente attendere. Si dimentica qui quella antica costumanza del Mediterraneo che era lo *sverno*; consuetudine che si protrasse per molto tempo. Sino alla fine del XVIII secolo, ad esempio, i levantini non navigarono che dal giorno di San Giorgio a San Demetrio, cioè dal 23 aprile al 21 settembre. Non basta? Nel *Voyage en Levant* (1630-1632), Stochove dice degli abitanti di Simi: « Navigano di continuo tutta l'estate ma l'inverno, con quello che hanno guadagnato, si tirano in terra ». Volentieri noi dimentichiamo — aggiunge il Bérard — che « *sino all'avvento del vapore, tutti i mari avevano una stagione morta durante la quale i venti e le piogge trattenevano le navi in porto* » (*Les Phéniciens etc.*, cit., p. 347). L'elemento tempo nel mare non ebbe anzi molta importanza sino a tutto il periodo velico; qualche episodio curioso si può leggere al riguardo in Louis Lacroix, *Les derniers grands voiliers*, Paris, 1937, pp. 57-59. Se dobbiamo credergli, una traversata anormale, fece, proprio alla fine del secolo scorso il veliero *Anita* o *Anita S.*, armatore Castellano, di Napoli; impiegando 18 mesi, con varie peripezie, dalla Martinica a Nantes; già qualche anno prima il veliero avrebbe impiegato 186 giorni da Montevideo a Baltimora. Chi scrive preferisce riportare altri circostanziati ed attendibili esempi di traversate anormali date dallo stesso Lacroix; e cioè: il francese *François*, che ci mise 200 giorni dal Nord America a Queenstown, in conseguenza di calma eccezionale, e lo sfortunato *Garthway*, inglese che ne impiegò 559 da Grangemouth (Inghilterra) a Iquique!!

Dal testo del Bacotich infine quasi apparrebbe che nell'isola del naufragio si trovava *una sola* nave alessandrina; ma San Luca questo non lo ha detto (*Acta* XXVIII, 11).

***

Tutta la tradizione è comunque per Malta; *e questo è vero*. Ma come mai si è formata la tradizione? Il Paluneo opina che doveva così forzatamente accadere nei primi cristiani che leggevano San Luca; non conoscevano altra Melita che Malta! « Una volta stabilito il luogo del naufragio,

facilmente si trova il punto di approdo » e il resto. A favore della propria tesi egli per altro riesuma alcune vecchie tradizioni locali, in via di estinzione; parla dei ruderi di una chiesetta che si è ritenuta l'avanzo di quella di San Paolo; aggiunge che la venerazione dei Meledani verso l'Apostolo è tale che i loro « nomi ordinari sono Paolo e Paola.... Basta fra noi nelle isole circumvicine dire: questa donna si chiama Pava (Paola) o *Pavvica* (Paolina) e tosto ognuno dirà: allora è una Meledana » (p. 58). Ma in tutta la Dalmazia, per altro, antichissima è la venerazione verso l'Apostolo, il cui nome portano non solo chiese e conventi ma intere frazioni rurali mentre antiche famiglie dalmate ne avrebbero tratto il cognome: Paoli, Depaoli, Paoletti, ecc. oltre quelli illirici.

Dunque Malta o Meleda? A tanta distanza di tempo non sarà più possibile ormai ritrovare la verità; ma per evitare ancora vane ed accademiche polemiche, non improbabili, i nuovi eventuali studi sulla questione dovrebbero essere preceduti da pazienti indagini sulle due isole ma più specialmente a Meleda — tenendo conto — suggerisce il Bacotich — che questa, assai poco esplorata « potrebbe racchiudere in sè materiale archeologico ed epigrafico importantissimo ». All'uopo sarà bene « che il nuovo indagatore esamini attentamente il materiale con il quale, mille anni or sono, venne costruito il convento fortificato dei Benedettini, per accertarsi che, per avventura, non fosse stata utilizzata quella pietra con fregi, inscrizioni ecc. proveniente da Porto Palazzo o da qualche altra costruzione di cui manca memoria ». Ed attendiamo dunque la nuova ondata polemica.

IL POETA PANANTI
CATTURATO DAI BARBARESCHI

Filippo Pananti, nato a Ronta del Mugello nel 1766, ivi morto nel 1837, ha il posto suo nella storia letteraria d'Italia, quale poeta e prosatore. Educato dapprima in Seminario per la carriera ecclesiastica, laureatosi invece in giurisprudenza a Pisa, stimò prudente nel 1799 emigrare per essersi immischiato come liberale nelle faccende politiche e per vari anni passò dalla Francia alla Spagna, dall'Inghilterra alla Germania scrivendo ed insegnando. Ma il viaggio più interessante glielo fecero fare i pirati algerini nel 1813; navigando difatti nell'autunno di quell'anno verso l'Italia, dove voleva godersi il po' di bene raccolto, fu da essi catturato depredato e ridotto in ischiavitù come il *vicin suo grande* Cervantes ed il poeta provenzale Regnard. Più fortunato di loro venne rimesso *subito* in libertà; ma non potè ottenere in restituzione il suo e nemmno i manoscritti.

Queste traversie il Pananti narra nella *Relazione di un viaggio in Algeria* (pubblicata nel 1817 ed inclusa sul tomo II delle *Opere complete*, Firenze, Stamperia Piatti, MDCCCXXIV); relazione che piacque allora molto, fu tradotta in varie lingue, elogiata dalla Crusca. Apriamola dunque anche noi; occorrerà sorvolare sulle troppo frequenti e talvolta stucchevoli digressioni letterarie, filosofiche, storiche, geografiche, ecc. delle quali l'operetta è infarcita; ma con alquanta pazienza si riuscirà a sceverare l'essenziale ottenendone un quadro vivido, malgrado tutto, di quegli anni torbidi nei quali le lotte dell'impero napoleonico e

l'attività dei pirati delle Reggenze nord-africane avevano spopolato i mari. « I barbareschi ladroni erano i regi ed il terrore delle onde; un legno mercantile dai porti uscire non osava, ma strisciavan costa costa alcune barchette che salvavano la piccolezza e la povertà » (p. 24). Fatto incredibile se non fosse confortato da altre fonti; basta al riguardo citare la seguente circolare relativa alla Sicilia: « facendo la maggior parte dei bastimenti nazionali la lor navigazione nel Mediterraneo radendo terra, all'apparire un corsaro barbaresco i rispettivi equipaggi, senza fare la minima resistenza, abbandonano subito il proprio bastimento e corrono a salvarsi in terra. Tali frequenti volontari abbandoni, nell'atto che privano i proprietarj de' loro bastimenti e delle merci di cui sono carichi, aumentano le forze del nemico, che, con il considerevole guadagno che ricava dalla vendita di essi, si alletta vie più alla pirateria, per cui si vede di giorno in giorno crescere il numero dei corsari ». La circolare, che porta la data del 17 aprile 1797, consiglia, ad istigazione del Maresciallo comandante della Real Marina: Forteguerri, di affondare e bruciare il legno che non si potesse altrimenti salvare (cfr. GIUSEPPE PITRÈ, *La vita a Palermo cento e più anni fa*, Palermo, 1904, vol. I, pp. 168-169).

Imbarcatosi dunque in Inghilterra, l'autore arriva a Gibilterra dove « sarebbe stata prudenza rimanere alcuni dì, affine di unirsi ai convogli inglesi » dato che si aveva notizia di legni barbareschi in crociera. « Ma il nostro capitano, uomo ignorante e caparbio, sostenne l'altera sua volontà » e volle partire isolato; tale animosità del Pananti — ne vedremo in seguito altri segni — contro il capitano e anche l'equipaggio non ci sembrerà sempre giustificata, ma può essere in parte spiegata col ricordo delle traversie da lui passate e delle perdite subite. È curioso riscontrare inoltre in questo scrittore pur pieno di cultura, osservatore, non privo di acume e di esperienza, la massima indifferenza per la nave che lo ospita — come mezzo tecnico, come strumento economico —, e per l'ambiente di bordo che pur era in quei tempi assolutamente caratteristico per un terrazzano. Non solo difatti egli non ci riferisce il nome della nave ma solo per incidente sappiamo che si trattava di un brigan-

tino; solo per incidente riusciamo a dedurre che navigava sotto bandiera delle Due Sicilie e che l'equipaggio era parte siculo, parte toscano! Il fatto sociale ed umano della vita di bordo gli sfugge; la dura fatica del marittimo del tempo non suscita in lui interesse; tutto preso com'è a baloccarsi con i ricordi storici e le sudate frasi degli autori preferiti!

Si mette dunque alla vela per la Sicilia, navigando parecchi giorni in un mare deserto; ma una notte quando « secondo i calcoli del capitano ci credevamo a 40 miglia da terra, vi ci trovammo appena un miglio distante »; solo un fuoco di pastori sulla montagna impedì di andare in secco. Un'altra notte un legno « di forbanti e buccaneri » (reminiscenza letteraria?) si accostò cautamente ma potè essere evitato in tempo. Si randeggia il litorale sardo allorchè una mattina « dietro a certe isolette o grandi scogli appellati il Toro o la Vacca, scorgemmo cinque o sei vele che ai maliziosi lor movimenti, al mostrarsi o nascondersi che faceano, ci dieron cagione di dubitare. Il capitano sosteneva che era il convoglio inglese, e volea far forza di vele per raggiungerlo, ma noi gridammo che erano Barbareschi, volemmo sbarcare all'isola di San Pietro ». Dove difatti approdarono, ma la sera successiva il capitano malgrado le proteste dei passeggeri, salpa all'improvviso. « Si sentivan colpi di cannone all'oriente ed al mezzogiorno; erano segni di sospetto e d'allarme che si davano l'isola di San Pietro e Sant'Antioco. Ma tornate indietro! dicevamo al capitano, atterriti; non vi esponete a tanto cimento! Io — rispondea bruscamente — sono partito per la Sicilia ed in Sicilia vado ». Ed in questo romantico quadro, che fa già presagire quanto doveva seguire, il brigantino naviga verso il suo destino.

All'alba del mattino successivo a sole tre miglia dalla costa, ecco ricomparire lontanissime le vele sospette (algerine, come dopo si seppe), mentre una di esse sembra manovri per precludere ogni via di scampo verso terra; cade il vento; calma piatta; cosicchè i pirati ci metteranno *sei ore* per potere avvicinarsi tanto da arrembare. Sul brigantino frattanto scene di desolazione e di cupa rassegnazione, consuetudinarie in quel tempo dato il terrore che i barbareschi incutevano; nessun tentativo di difesa (era poi armata la

nave?) e nessun tentativo, nemmeno, di fuggire, servendosi del battellino, pur così a breve distanza dalla costa, in quelle condizioni di mare e con tanto tempo disponibile. Ma sono appunto queste circostanze che inducono nel sospetto che le scene descritte dal Pananti, siano in parte malevolmente truccate. Secondo l'autore, difatti, il capitano « mutolo e sbalordito, nulla operava »; solo i passeggieri, manco a dirlo! davano eroici consigli; per altro « non so qual gelida mano all'apparire dei legni turchi opprime il cuore dei cristiani; sembrano come impietriti dal teschio orribile di Medusa ».

Un marinaio che aveva già subito la schiavitù presso i marocchini di Salè « con gli occhi di fuori ed un pugnale alla mano venne alla gola del comandante e senza la mia difesa gli faceva versare il sangue e l'anima. Un altro irato come una furia, aveva preso un tizzone ardente e andava a dar fuoco alla Santa Barbara. Quindi un cupo ed orribile silenzio. I marinai ad uno ad uno disparvero, e nel fondo della nave andarono a seppellirsi; noi passeggieri restammo soli sul ponte mirando a grado giungere la nostra ruina ». Alfine « si udirono gli orrendi gridi, si vide apparire ed alzarsi l'immensa turba dei Mori ». Un colpo di cannone, un altro ancora ed ecco uno dei pirati arrembare; gettando uomini sul brigantino. « *Ci fanno scintillar sugli occhi e sul capo i taglienti cangiar ed il roteante attagan, ci ordinarono di non fare resistenza e sottometterci. Prendendo un'aria men truce, cominciarono quindi a gridare no paura! no paura!; ci domandarono rhum* » ma non erano seguaci del profeta? « *ci chiesero le chiavi dei nostri bauli* ». La maggior parte dei passeggieri, fra i quali il Pananti, fu trasportata, secondo l'uso piratesco, sulla ammiraglia algerina; l'equipaggio rimase sul brigantino insieme a pochi barbareschi incaricati di sorvegliarlo.

* * *

Guido Mazzoni osserva che il Pananti nella *Relazione* « intorno al nucleo personale si valse anche di materiali altrui onde, a torto, fu accusato di plagio » (*Storia Lette-*

raria d'Italia, edita dal Vallecchi: *L'Ottocento*). Riprendendo più tardi il giudizio (*Enciclopedia Treccani*) aggiungeva che « il critico dovrà procedere sempre guardingo » nel discernere, nell'opera in genere del nostro autore, « le parti veramente autobiografiche da quelle che mescolano al vero la materia desunta con agevolezza, forse talvolta soverchia, da quei tanti libri e libretti che il Pananti, senza darvi molta importanza, metteva a profitto con molta larghezza ».

Che il Mazzoni sia nel vero non sembra dubbio; a prescindere dalla congeria di notizie evidentemente di seconda mano sui costumi, storia ecc. dei Barbareschi che riempiono la massima parte del volume, parecchie volte la *Relazione* ci lascia il sospetto, non facilmente ormai documentabile, di tale interpolazione di elementi estranei. La descrizione ad esempio dell'arrembaggio ci sembra abbia una certa aria di parentela, magari lontana, magari in qualche punto solo, con un evento simile occorso al barnabita Padre Caroni nel 1804 e da lui narrato nel *Ragguaglio del viaggio compendioso di un dilettante antiquario sorpreso da corsari, condotto in Barberia e felicemente rimpatriato*, Milano, 1805: libro che il Pananti avrà anche potuto conoscere. Sia per questo motivo dunque sia per la maggiore semplicità ed evidenza con la quale i fatti sono dal Caroni esposti ci sembra opportuno riportarli; dopo aver premesso che il barnabita viaggiava in Sicilia per conto di un mecenate ungherese: conte Witzal, con l'incarico di acquistargli monete antiche, incisioni e manoscritti. Or volendo da Palermo passare a Napoli egli prese imbarco su una feluca siciliana carica di arance alla rinfusa, come in quel tempo usava effettuare tale trasporto. Partito il 3 giugno 1804, il legno all'alba del 9 era ancora a 30 miglia da Capri quand'ecco avvistarsi una galeotta tunisina. La feluca inalberò la bandiera del Reame ma non l'assicurò con un colpo di cannone; i barbareschi rimasti un momento con i remi in giolito, in attesa, ripresero la rotta ben certi ormai che il legno non solo era di facile cattura perchè disarmato ma anche di buona presa, dato che in quel torno il Reame delle due Sicilie non aveva trattato con la Reggenza. Circa 22 fra equipaggio e passeg-

gieri si precipitarono nelle imbarcazioni riuscendo a fuggire verso terra; quelli rimasti a bordo fra cui il Caroni: ben diciotto persone, si disperano gridando: «Come dissennati, correvano confusi in coperta, non resistendo al crudele pensiero della schiavitù imminente». Allora (non avendo sottomano l'originale, traduco dal PIERRE GARRIGOU GRANDCHAMP, *Relation du court voyage d'un antiquaire amateur ecc.*, Tunisi, 1917, che ha riportato lunghi brani del volume, commentandoli) la galeotta arremba. «Ciò che colpì la mia immaginazione, come se fossi stato solo uno indifferente spettatore, fu l'atteggiamento minaccioso del rais barbaresco che piantato saldamente nella corsia della galeotta mulinava la sciabola; tutto il corpo in movimento come per colpire. Gridava in non so quale idioma a me ignoto; tutti i rematori in piedi erano come sovreccitati dal partecipare alla cattura della quale pur sapevano troppo bene che niente sarebbe loro toccato»; essi erano di fatti schiavi cristiani, dannati al remo. Così come sul legno del Pananti, anche in questo caso i pirati saltati sul ponte «*si sforzavano di calmare dicendo a ciascuno: Niente paura! niente paura. Ma il rais, più degli altri interessato, diceva guardando la bandiera: Buona presa! buona presa! e ripeteva francamente a tutti: Niente paura! Niente paura! Poi quasi pregando aggiungeva: Non fate entrare i mori; attenti che non entrino! ed aiutato dai suoi quattro marinai, scostava con i remi la galeotta*» per timore che, invasa la nave, non sparisse tutto il meglio della preda, d'un colpo.

Poi i passeggeri furono senz'altro spogliati degli oggetti preziosi e monete che portavano indosso e vennero trasbordati sulla galeotta; solo il Caroni, dato l'abito sacerdotale che lo faceva presumere incapace di ribellione fu lasciato sulla feluca con quattro barbareschi. I quali manovravano ma nei momenti liberi frugavano casse e valigie per fare l'inventario anticipato di ciò che poteva loro toccare. «Erano così avidi che malgrado il gran numero di chiavi trovate a bordo, non ebbero la pazienza di stare ad aprire, e forzavano serrature e cerniere, a colpi di martello.... Avendo subito indossato la prima biancheria trovata sottomano, per sostituire i loro sporchi cenci

pieni di catrame, diventarono come pazzi guardandosi con trasporti di gioia inconsueta e ballando di entusiasmo ».

Ma del Padre Caroni e delle molteplici sue traversie diremo forse più ampiamente altra volta; qui basti riferire che arrivato a Tunisi — venti ore dovettero passare in calma piatta « come inchiodati » fra Ustica e Palermo: bella guardia facevano lungo le coste del Reame! — potè alfine dimostrare di essere suddito della Repubblica cisalpina (1797-1804) e quindi francese. Venne quindi rilasciato dopo qualche mese di blanda prigionia. Ma anch'egli per altro ci rimise quasi tutta la roba sua.

* * *

Ma torniamo al Pananti condotto, con i compagni di sventura, in presenza del rais Hamidu che li andò interrogando « in brevi ed altere parole. Non vi fu però nè insulto nè contumelia. Ci chiese il Rais il denaro, gli oriuoli, gli anelli e ogni altra preziosa cosa che aveamo indosso, per salvarla, dicea, dalla rapacità degli uomini del Mar Nero » (avrà più semplicemente detto: i Turchi) « che chiamava col lor proprio termine, *ladri*. Distribuì le nostre rispettive proprietà in una cassetta, promettendoci che tutto ci sarebbe restituito al nostro uscir dalla nave, e dicendo » il quadro è impagabile! « questo per ti, questo per ti, quest'altro per ti e dicea forse in suo cuore, e tutto questo per mi ». I prigionieri poscia furono inviati abbasso e stipati insieme.

L'indomani, tempesta. « I Barbareschi perderono la testa e la tramontana e tutti a terra distesi gridando Allah! Allah! Inesperti delle nautiche operazioni, vili nei gran pericoli e poco pratici delle coste, diventarono d'un'ammirabile mansuetudine; ebbero ricorso ai nostri marinai ad al consiglio ed all'opera lor si affidarono ». Ben conosciamo le scarse attitudini nautiche dei Turchi del tempo; ma non saranno un po' forzate le tinte, stavolta, quando si rifletta che il rais algerino era *Hamidu?*, il famoso *Hamidu* che aveva imparato in gioventù il mestiere con i portoghesi, navigato sino ai Banchi di Terranova, cat-

turato, nella sua vita marinara, più di cinquanta navi, presa all'arrembaggio, con la sua sola galera, una fregata portoghese da 44 cannoni e 300 prigionieri? *Hamidu risplende di orgoglio — Il suo cuore trabocca di gioia — Egli conduce una fregata portoghese. Ed il suo trionfo è strepitoso....* Così corre una canzone del tempo; ne conosco la traduzione francese del Gallotti. Rais Hamidu doveva morire due anni dopo, nel 1815, in combattimento contro una squadra americana; aveva dato ordine lo si gettasse subito in mare; quando i vincitori salirono a bordo e chiesero di lui ebbero mostrata « una macchia di sangue ».

Comunque, senza modestia eccessiva, l'autore racconta di aver tentato di profittare dell'occasione. « Tre volte mi levai fra l'ombra notturna e al baglior dei lampi e dei fulmini, brancolando sopra il vascello, pervenni in mezzo ai nostri uomini, e volli persuaderli a profittare della propizia occasione per uscir dai dolori. Spingete, io dicea, la nave verso la costa della Sardegna, impadronitevi del timone; arriveremo ad un porto, o in un basso fondo.... Oh! rispondevano quelli, chi vede in mezzo a queste ombre? Questa è la spiaggia dei naufragi ». Peccato! Anche il Caroni in un evento simile aveva tentato di fuggire, ma con un espediente; situando cioè un pacchetto di chiodi sotto la bussola. Tornato per altro il bel tempo continua la crociera e un legnetto greco « benchè piccolo e debole, pur fece bella difesa. Poi per fare men lieta la vittoria degli algerini, i greci gettaron in mare quanto di ricco carico avevano » e furono, per vendetta, ferocemente bastonati. Anche una corvetta tunisina — Algeri era allora in guerra con la Reggenza — fu catturata ed il capitano ebbe mozzo il capo, portato in trionfo su di una picca.

E frattanto si naviga; si torna sulle coste sarde; le navi randeggiano poi il litorale tunisino; saccheggiano Bona. Il Pananti ed i compagni sono frattanto lasciati liberi a bordo. « La schifa ciurma — composta da gente di ogni razza: neri, mori ecc. — era tutta coperta da capo a piedi di lebbra, d'elefantiasi; ci teneva il cuore sollevato il timor della peste e non facendo quelli stupidi fatalisti che, coi lumi accesi e la pipa in bocca, andare e venire.... ci

aspettavamo ad ogni istante di udir lo scoppio e di saltar nelle nuvole ». Ma i prigionieri sono per altro trattati con umanità. « Avevamo fra noi due graziosissime bimbe figlie del Cavaliere e Madama Rossi » (chi sono costoro? mai il Pananti ci ha presentato i suoi compagni di viaggio....) « e il cielo che l'innocenza protegge, in lor riguardo accordava protezione anco a noi. Non si avea che a mandare in giro la Luigina, e quell'amabil creatura tornava sempre col grembiulino pieno di fichi secchi, d'uva passa e di datteri ».

Ma si arriva alfine ad Algeri.

È noto che il vero fondatore della potenza barbaresca ad Algeri fu il corsaro Barbarossa. Nella Reggenza il potere supremo era affidato al Dey eletto a vita da una milizia esclusivamente composta dai discendenti dei 2000 giannizzeri inviati in città da Solimano il Magnifico. Solo a questa milizia — il cui Agà, anch'egli elettivo, era il personaggio principale della Reggenza dopo il Dey — spettavano le imprese belliche condotte fuori dai limiti della città. La cui difesa era affidata ad una seconda casta privilegiata: i *colougli*, nati da connubi di militi con donne indigene. Più volte, a cominciare da Carlo V, nel 1542, gli Stati europei avevano tentato di distruggere questo nido di pirati ma inutilmente; si finì per rassegnarsi al più comodo sistema di comprare la neutralità algerina, nonchè degli altri potentati barbareschi finitimi, mediante un contributo annuale in contanti ed in munizioni. Ancora nel 1822 Portogallo, Stati Sardi, Due Sicilie, Danimarca, Svezia sborsavano all'uopo circa 120.000 franchi ciascuno, oltre ad un donativo che variava da 10 a 15.000 franchi ad ogni insediamento di un proprio console. Ciò malgrado gli atti pirateschi, manco a dirlo, continuavano; è del resto caratteristica comune a tutte le marinerie del tempo, anche purtroppo le cristiane, che capitani ed equipaggi di legni armati in corsa non abbiano molti scrupoli; se trovano navi neutrali le mettono a sacco, incatenano gli equipaggi salvo poi a restituire, ma sempre in misura piuttosto scarsa, il maltolto.

Ho trovato qua e là sulla feluca — informa Padre Ca-

roni — molte carte stracciate « oltre a quelle gettate a mare nella notte, come i pirati avrebbero certamente fatto, secondo la consuetudine, di tutti i passaporti dei passeggeri, servissero o no a garantire l'immunità ».

Solo comunque nel 1830 l'attività piratesca algerina si può dire stroncata in seguito alla occupazione francese; ma negli altri nidi barbareschi essa continuò ancora più o meno sporadicamente; si pensi che ancora il 10 novembre 1896 una nave francese: *Prosper Corin*, era predata dai Marocchini.

D'altra parte, come mai le crociere algerine potevano cessare quando oltre ad essere « non solo la fonte principale del reddito pubblico, inducevano anche a riguardi i principi cristiani nel tentativo di assicurare ai sudditi la libertà del commercio? ». Così la *Histoire des Etats Barbaresques qui exercent la piraterie* (Paris, 1757, 2 col.; tradotta dall'inglese), curioso ed interessante volume di autore anonimo ma che dichiara di aver risieduto parecchi anni, con cariche pubbliche, negli Stati Barbareschi. Sembra sorprendente — egli continua — che un paese « sprovvisto quasi di legname, privo di alberi, vele, cavi, catrame, ancora possa mantenere un sì gran numero di navi e con tanta limitata spesa. Agli Algerini occorre solo trovare in paese il legname nuovo per l'opera viva (lo ottengono da Bugie); il resto dello scafo è costruito mediante frammenti delle navi prese ai Cristiani, delle quali essi separano pertanto le parti con molta precisione in modo da conservarle nella loro integrità ». Solo una nave possiede il Governo; tutte le altre sono dei pirati: « *quando una nave è catturata o perduta, i proprietari sono obbligati ad acquistarne o farne costruire un'altra di pari dimensioni. Mediante questa savia massima dello Stato, la Repubblica non subisce mai diminuzione della propria potenza* ». Il numero delle navi corsare oscillava fra 10 e 25, con bruschi balzi, a seconda dei risultati delle campagne; nel 1534 se ne contavano 70, nel 1744 erano cadute a 6; alla vigilia della conquista francese ce n'erano 16 con 298 cannoni. I proprietari disponevano di depositi ben provvisti di attrezzi ed artiglierie, ricavati dalle prede; ma non si curavano di uscire con le dotazioni o gli attrezzi di rispetto necessari;

« che anzi si glorificano di tale negligenza vantandosi di andare per mare e di riuscire a far prede, anche senza le precauzioni, l'esattezza, le comodità, gli agi dei Cristiani ».

Ogni capitano desideroso di uscire in corso chiede al Dey il permesso, che non gli è mai rifiutato, salvo che la nave sua non occorra per servizio dello Stato. Egli imbarca poscia ufficiali e sottufficiali, nonchè gli schiavi cristiani (a lui appartenenti o ad altri privati) necessari per il remo e le manovre; appresta tutto; fa provviste: acqua, biscotti e riso. Ad un colpo di cannone che annunzia la partenza per l'indomani, affluiscono a bordo Turchi e *colouglis* portando seco coperta, moschetto e sciabola; combatteranno e coadiuveranno gli schiavi cristiani nella manovra. Sono imbarcati anche Mori, che rimangono sempre in dissidio aperto con i Turchi; vengono a bordo senz'armi, muniti del solo baracano; completamente ignorano la manovra cosicchè il loro servizio principalmente si esplicherà nella assistenza prestata ai cannonieri. Per principio non si rifiuta nessuno cosicchè l'equipaggio è « più o meno numeroso secondo la fama del capitano il quale ignora la quantità della sua gente sino a quando non sia in mare o lo scrivano non gliene abbia rimesso l'elenco ».

Il supremo comando militare a bordo spetta allo Agà Bachi o ad altro antico ufficiale che viene imbarcato su ogni nave; il capitano non può dar caccia nè cessare il combattimento e la crociera nè rimandare qualcuno col passaporto dubbio ecc., senza consenso suo. Al ritorno egli riferisce al Dey; se le eventuali accuse sono sostenute dalla maggioranza dei soldati, il rais è punito. Così accadde al rinnegato Mezzomorto che ricevette, in varie riprese, naturalmente, cinquecento colpi di bastone e fu quindi rimandato in corso per rifarsi la reputazione.

Le prede: schiavi, denaro e merci ecc. sono così ripartite. Al Dey l'ottava parte; il residuo và per metà al capitano o proprietario; il resto all'equipaggio che se lo divide nella seguente misura: tre parti allo Agà; tre parti ciascuno al secondo di bordo, scrivano, capo e cannoniere; due parti ciascuno agli altri sottufficiali. Parti una e mezzo o due ed anche tre ciascuno, secondo l'abilità

dimostrata, vanno agli schiavi cristiani con funzioni di sottufficiali o marinai; inutile dire che i due terzi almeno di tali parti sono confiscate dai proprietari degli sventurati. Curioso che anche agli eventuali passeggieri venga concessa una parte *qualunque siano la nazione o la religione loro.* Gli Algerini vogliono farli godere di tale prerogativa nell'idea *che forse a loro è dovuto il successo, per qualche ignota via della Provvidenza.* Ma «non appena un corsaro, continua il nostro anonimo, arriva in vista di Algeri subito si apprende il risultato della crociera poichè, se egli ha fatto buona preda, la porta a rimorchio e tira il cannone sino a quando entra in porto; se la preda è molto ricca esso continua a tirare sino a notte. Si può anche conoscere la nazione perchè ne inalbera sempre la bandiera sulla propria nave. *Alcuni pirati sono così entusiasmati delle ricche catture che, dal momento in cui l'han fatta, non cessano di tirare sia pure in alto mare*». Ostentazione, «*che ha spesso attirato un nemico di forza superiore, del quale spesso sono diventati a loro volta preda*».

Tali costumanze non furono seguite dalla nave che trasportava il Pananti nè egli riferisce che sia venuto a bordo, secondo l'uso mentre erano ancorati in rada «il capitano di porto per prendere l'elenco degli schiavi e del carico e farne rapporto al Dey». Gli sventurati comunque furono subito fatti sbarcare; «una popolazione immensa stava adunata alla spiaggia per festeggiare il trionfante arrivo dell'armata navale. Non fummo però spogliati od insultati, come si dice succedere ai cristiani schiavi, che scendon in quell'inospito lido». Alla Casa della Marina i maggiorenti della Reggenza fecero, a guisa loro, l'esame delle carte personali e senz'altro, malgrado gli sforzi del Console inglese presente, sentenziarono.... «*Buone prese, prigionieri, schiavi* si udì suonar nel Consiglio e mormorar fra le turbe.... Schiavi, schiavi!; quest'orride voci con più fracasso suonarono nella sala, furono ripetute dalla moltitudine». Il Consiglio si sciolse e gli sventurati, traversata la metà di Algeri «fra una immensa folla di spettatori» perchè era venerdì, giorno di riposo per i mussulmani, arrivarono al palazzo del Dey.

Era questi, dal 1812, Aly Bassà; gli spettava il titolo di Haggi, perchè tre volte era stato alla Mecca; uomo assai feroce, e ben se ne accorsero gli sventurati poichè il primo oggetto che colpì i loro sguardi furono sei teste ancora sanguinanti gettate sulla soglia; bisognava scavalcarle per potere entrare. « Fummo fatti distendere in fila davanti alle finestre del Dey per dilettare la vista del despota ». Il quale affacciatosi « ci guardò con alterigia e disprezzo; sorrise d'una feroce gioia » e li mandò via.

La prassi era rituale; al Bagno, dove gli schiavi erano condotti, avveniva poi il prelevamento dell'ottavo dovuto al Dey; inutile dire che i suoi incaricati avevano cura di scegliere i migliori elementi. Anche la quota delle merci era prelevata dopo la sbarco, che avveniva sotto la sorveglianza del Controllore delle prede; il Dey quando non trovava da vendere vantaggiosamente la parte sua « obbligava ad acquistare i ricchi mercanti israeliti o mori; ma era tanto equo nella sua ingiustizia da non forzare alcun a prenderne più delle possibilità proprie ». La vendita della nave — lo scafo, timone, alberi, sartie, un ancorotto con un piccolo cavo — era anche effettuata all'asta nel palazzo del Dey.

Al bagno il Guardiano Bachi o guardiano capo degli schiavi cerca di confortare il Pananti in *lingua franca*, e così gli dice nel gustoso esperanto del mondo marittimo del Mediterraneo di allora, quasi completamente derivato dall'italiano: « *Chi salire al potere non star più schiavo; veder anzi schiavi al suo piede; servire ad uno per comandare a mille. Ti star buona cavezza* (testa, dallo spagnolo) *ti aver buona lingua, star buono acquisto per noi; ti poter far l'interpetre ed il segretario del Dey ed allora ti nuotare nell'oro, divenir lampada di sapere e avere giardini di voluttà; ti essere grande persona e tutti far salamelek* ». Ed al poeta, che chiedeva maggiori spiegazioni: « *Star questo costume d'aver segretario uno schiavo. Questo Dey avere avuto prima suo segretario un Cristiano, e questo can d'infedele aver tradito; e Dey far testa tagliare. Altro Cristiano venuto, star questo un furbo che portar lettere a' Consoli Europei, e Dey far morire sotto le verghe. Aver preso un Ebreo che non pensare che a far*

denari e Dey spogliare ebreo, e poi far bruciare. Dey aver preso un Arabo e un Moro; ma nulla sapere fare e Dey rimandare; ma poi testa tagliare, perchè sapere cose. Ora il Pascià volere tornare a prendere Cristiano e sapere che ti star buona cavezza ». Immaginarsi le ansie del Pananti specialmente quando il Capo gli chiarì che tutti quei segretari erano vissuti, su e giù, solo qualche mese ciascuno: « Vita corta e buona! » concludeva il Guardiano.

***

Ma come erano dunque trattati gli schiavi presso i Barbareschi? Ecco la descrizione del Bagno, del nostro poeta: « Traversammo il sordido e cupo cortile fra la misera turba degli esseri abbandonati. Erano laceri scarni, sparuti; la fronte bassa; l'occhio stralunato, le gote percosse dai lunghi solchi della tristezza.... Indifferenti e stupidi ci rimirarono senza darci veruno dei dolci segni della pietà ». Ed ancora: una parte degli schiavi è « destinata a filar le corde e cucir le tele nell'arsenale: ed è sempre sotto lo sguardo e la verga degli aguzzini che stranamente abusano di loro barbara autorità; altri sono schiavi del Dey o a ricchi mori venduti e servono a più vili usi; altri infine come giumenti son condannati a trasportare la legna e le pietre, legati spesso al carro con i giumenti e oppressi dagl'insulti e dalle percosse. Due pani neri come carbone son loro gettati come si gettano ai cani; è tutto il loro sostentamento. Senza la carità di un ricco Mauro che fece loro un pio legato, il venerdì che non lavorano non mangerebbero nulla; chiusi la sera nel bagno come i forzati nelle galere si stendono rammassati in corridori aperti a tutte le ingiurie dell'aria e della stagione. Altro pavimento non hanno che la nuda terra ecc. ». Sono accatastati in buche immonde e risvegliati all'alba « in uno strisciar di ferree catene ». *A trabajo fissa fissa* e portati avanti a bastonate come animali da soma; vengono incatenati a quattro ed a sei; alcuni trascinano catene da 40 a 60 libbre; per la più « piccola trascuratezza hanno

fino a dugento colpi di bastone, per la più piccola resistenza la morte » e così via.

Ma è tutto vero? *Intendiamoci; non è da dubitare nemmeno che la schiavitù, e fra mussulmani per giunta, fosse, per un cristiano, condizione realmente penosissima misera, grama.* Basterebbe solo riflettere, in mancanza d'altro, alla forzata perdita di qualsiasi dignità umana che essa importava! Ma rilevava già *Jean Jacques Brousson* — esaminando alcune relazioni sulla presa di Algeri — che « *i frati della Redenzione, per meglio toccare i cuori e fare aprire le borse* » hanno spesso esagerato « *la crudeltà e il fanatismo degli indigeni* » (*Nouvelles Littéraires*, 15 febbraio 1930). Non c'è qualcosa almeno di vero in questo giudizio? Ecco ad esempio l'anonimo ma informato autore più volte citato, nella prefazione alla sua *Histoire des Etats Barbaresques etc.*, cit. « La maggioranza dei cristiani è tanto prevenuta contro i Turchi e gli altri maomettani che sembra non trovare sufficienti parole per esprimere l'animosità contro questi popoli. Parecchi vi sono indotti dai rapporti di alcuni monaci spagnuoli che spandono mille falsità per aumentare i meriti delle redenzioni loro; tale odio è aumentato talvolta dalle false relazioni di pretesi schiavi che mendicano qua e là, carichi di catene che non hanno mai portato in Barberia. Per meglio colorire la frode essi esibiscono un certificato "dei Padri della Redenzione » intestato magari ad altri. *Certamente*, ribadiamolo ancora, *dolorosa ed incomprensibile è ai nostri occhi moderni la condizione dello schiavo*; ma per quanto si riferisce ai maltrattamenti sistematici e continui non si riflette abbastanza che esso era *una fonte di lucro principalmente*, nella maggioranza dei casi, per il proprietario; lo schiavo cristiano rappresentava quindi per il suo padrone musulmano un capitale prezioso che la malattia e la morte « *potevano bruscamente annientare e che importava quindi trattare con qualche delicatezza* » (GRANDCHAMPS, *La France en Tunisie*, vol. IV, Tunisi, 1926, *Prefazione*). Lo stesso — lo si è già detto — si verificava anche nella tratta dei negri o nel trasporto dei coolies; in tutti i traffici nei quali l'uomo diventava una merce. Cosicchè il Pananti per quanto riguarda le catene, almeno come norma consuetu-

dinaria, non avrà certamente curato di vagliare le proprie fonti.

Ma sulla reale situazione degli schiavi dà importanti e curiosi ragguagli non certo inediti ma non molto noti, l'autore della *Histoire* già citata. Dopo che il Dey — egli dice — ha prelevato la propria quota viene effettuata una prima vendita all'asta, nel mercato libero, dove ogni schiavo viene fatto muovere ed è tastato ed esaminato con molta cura; il sensale proclama ad alta voce qualità, mestiere e prezzo. Ma si tratta di una vendita fittizia nella quale nè i prezzi salgono a cifre molto elevate nè gli acquirenti ottengono in proprietà la merce loro. Tali quotazioni costituiscono per altro il limite massimo che sarà versato ai proprietari della nave ed all'equipaggio, deducendolo dal prezzo effettivo che sarà poi pagato nella seconda asta effettuata nel palazzo del Dey ed in sua presenza; asta basata sui prezzi fittizi della prima. La eccedenza va a beneficio del Governo; gli acquisti sono sempre fatti in contanti.

Vi sono schiavi di due sorte: governativi e privati; nè gli uni nè gli altri sono però esposti, ad Algeri «*alle spaventose miserie delle quali gli schiavi vorrebbero persuaderci*» (vol. I, p. 22). Naturalmente contribuisce però a rendere più pesante la schiavitù «la mancanza di quei piaceri così comuni fra gli europei, ma tenuti in dispregio dagli algerini la cui vita è frugale».

1) Un certo numero degli schiavi del Dey servono da paggi; sono dunque ben nutriti ecc.; altri, impiegati alle caserme, sono ben trattati dai Turchi; più dolorosa è certamente la situazione della maggior parte alloggiata nei Bagni e che debbono esservi rinchiusi ogni sera. Essi ricevono però tre piccoli pani al giorno; hanno materasso e coperta; coloro che conoscono un mestiere possono esercitarlo pagando un diritto al Guardiano Bachi; gli altri sono impegnati ai lavori pubblici: fortificazioni, strade ecc. ma vengono alternati ogni due giorni perchè conservino vigore e salute. Sono curati se ammalati «*non tanto per umanità quanto per il timore di perderli*» (p. 24). Alcuni sono autorizzati a tenere osterie pagando un forte diritto

al Dey o al Guardiano e tutti i mezzi sono ad essi consentiti per farsi pagare dai clienti; possono anche battere e spogliare, in tal caso, gli stessi soldati turchi. In ogni bagno c'è una cappella per i servizi religiosi dei cristiani.

Gli schiavi del Dey dovrebbero tenere un piccolo anello di ferro alla caviglia per distinguersi dagli altri; ma non sempre tale ordine è rispettato per quanto rinnovato di tanto in tanto; la patetica scena descrittaci quindi dal Pananti dell'anello sottile messo alla caviglia dei compagni suoi ma a lui dato *in mano*, perchè il Pascià gli concedeva la grazia di porselo al piede da sè, non sembra credibile. « Mi strinsi al piè l'orribile anello.... Nel pormi al piede il segno di servitù e d'ignominia, un sudore freddo scorse sulla mia fronte » ecc. Ma se il nostro autore, arrivato appena il giorno prima ad Algeri, non era stato ancora prescelto come schiavo dal Dey? se fervevano le pratiche per la sua liberazione? *tanto che fu fatto franco lo stesso giorno*? Sarà, comunque....

2) Gli schiavi privati sono adoperati come servi in casa o nei campi ed allora il benessere loro dipende dalla condotta loro o dal carattere del padrone; ma nè severità nè lavoro possono essere di regola eccessivi, per i motivi anzidetti. Castighi di certo se ne dànno; primeggia il bastone:

Ti non sabir, baston sabir
Ti non vulir, baston vulir....

ecco il detto corrente della lingua franca ma è questo il castigo comune, consueto nei paesi musulmani per tutti, siano liberi o schiavi. Si legga ad esempio nel vol. I (p. 170) del nostro anonimo l'esempio del moro *libero* che nel 1716 insultava e percuoteva un console: « Fu condannato a *2200 colpi di bastone consecutivi*; dopo i primi mille ricevuti sulla pianta dei piedi, questi rimasero solo attaccati alle caviglie mediante qualche tegumento; un ufficiale potè staccarli senza ostacolo ». Ma l'indomani, ciò nonostante, il castigo fu integralmente eseguito in altra parte del corpo; poco dopo l'infelice spirò.

Può talvolta il lavoro, come per i rematori delle galere, essere particolarmente pesante; ma era questa una sciagura comune anche alle marine cristiane. Tutto il peso della servitù ricade per altro sugli schiavi privati destinati alla rivendita o al riscatto; « i loro barbari padroni li costringono nella attesa a lavorare senza il minimo utile per loro; li trattano talvolta con tanta crudeltà che gli sventurati compiono ogni sforzo per riscattarsi; essi sono d'ordinario più sensibili alla miseria propria per il fatto che hanno ordinariamente avuto una buona educazione ». Ma la sorte peggiore è sempre, in ogni caso, riservata alle donne.

Gli schiavi comunque — aggiunge infine la *Histoire* — sono generalmente più rispettati ad Algeri dei cristiani liberi; mentre questi ultimi possono appena comparire nelle strade senza essere insultati e talvolta percossi; gli schiavi giammai ricevono insulti e chi li batte sa di dover fare i conti coi loro padroni. Ma si arriva anche a questo: « lo schiavo di buoni costumi, che si mostra diligente e fedele, è trattato con dolcezza » dal padrone e si attira, anche « l'ammirazione pubblica ». Alcuni vivono ad Algeri « così dilettevolmente col frutto della industria loro da acquistare anche il diritto di rimanere schiavi per un certo periodo od anche per tutta la vita. Essi convengono dapprima col padrone il prezzo del riscatto e gliene pagano la maggior parte; si assicurano così il privilegio di non passare in mani altrui, ottengono anche la libertà di lavorare per se stessi mediante un certo diritto che gli pagano. Ma hanno la precauzione di non saldare il prezzo convenuto per il riscatto, in modo da essere sempre considerati schiavi e come tali protetti ».

Dalla schiavitù ci si liberava con la conversione o col riscatto; è umano, se non certamente lodevole, che gli spregiudicati o coloro che avevano terrore dei patimenti e della sferza, si adattassero, svanita magari ogni speranza di redenzione, alla circoncisione molto più che i rinnegati potevano, come è noto, arrivare ad importanti cariche nei potentati barbareschi. La redenzione degli schiavi avveniva in svariatissimo modo; alcuni erano liberati dai Redentoristi, altri, senza intervento dell'Ordine, per denaro inviato dalla famiglia o mediante scambio con prigionieri turchi.

Tutti però, oltre al prezzo del riscatto, pagavano una serie di diritti o porte; ad Algeri essi consistevano nel 10 % ciascuno per la Dogana; più 15 piastre per il Dey, 4 per i Segretari di Stato, 7 per il capitano del porto. Gli schiavi statali ne pagavano altre 17: al Guardiano Bachi.

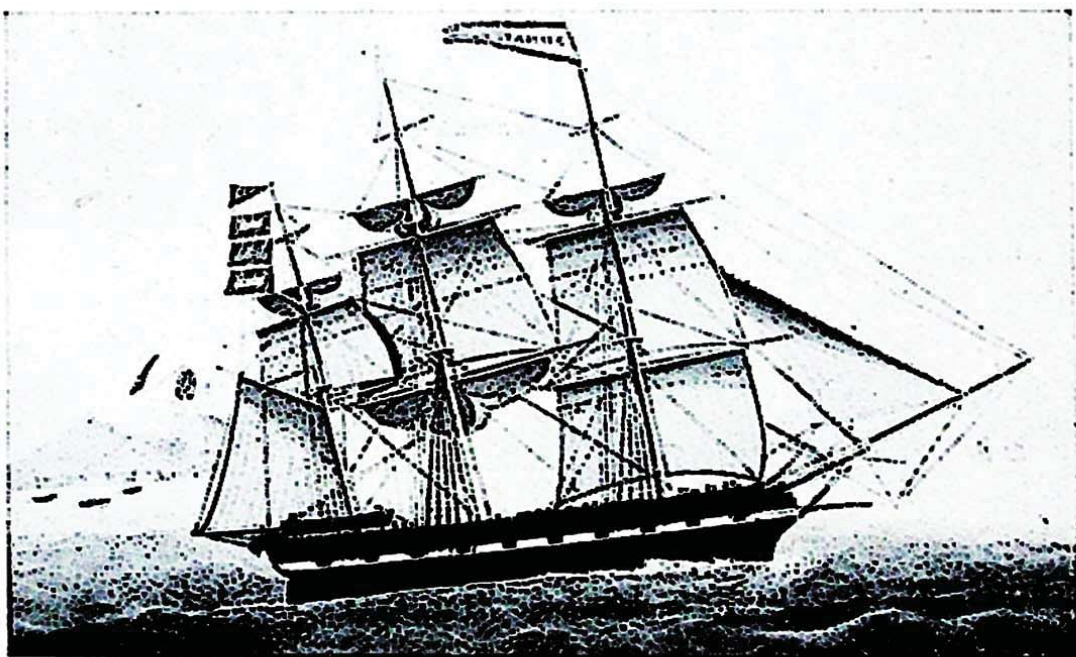
Accadeva talvolta che lo schiavo fosse rimandato sulla parola, prendendo un mallevadore; talvolta si fece anche a meno di questa garanzia. Ma in tal caso, se il prigioniero arrivato in patria dimenticava la promessa di inviare il prezzo del riscatto, spaventevoli cose potevano accadere ai compagni rimasti laggiù. Il Manfroni ricorda (*Documenti francesi sulla vita tunisina nel secoli XVI e XVII*, in *Rivista Marittima*, luglio-agosto 1926) il caso del fiorentino Donato Passio che il giannizzero Iusuf, suo padre, aveva rimandato libero a condizioni che giunto a Firenze gli inviasse 2600 scudi d'oro — somma enorme, non superando il riscatto 800 scudi in genere — o facesse liberare quattro giannizzeri schiavi del Granduca di Toscana. Ma ser Donato non mantenne gli impegni, Iusuf stanco di attendere e reclamare gettò nella *matamora* o pozzo del grano un altro schiavo fiorentino: Lodovico Carlo, nudo, con catene al collo, alle mani ed ai piedi in modo che non potesse nè voltarsi nè stare ritto. Sappiamo che ve lo tenne dieci mesi; sul modo come la faccenda fu liquidata i documenti rimangono muti. È però « credibile che tipi feroci come Iusuf non siano stati molto numerosi » e nemmeno truffatori, tipo Passio.

Ma il caso più clamoroso del genere è quello di un signore siciliano; lo riassumeremo sulla scorta del Pitré cit. (pp. 170-175). Don Gian Luigi Moncada, Principe di Paternò, Duca di San Giovanni, Conte di Caltanissetta, di Adernò, di Cammarata ecc., partiva il 30 luglio 1797 da Palermo per Napoli su un veliero greco. Nelle vicinanze di Ustica, per tradimento del capitano, veniva assalito da una galeotta turca e condotto a Tunisi con altri 50 passeggieri e 16 persone del seguito. Ivi giunto « egli credeva di poter comandare come in Sicilia; dovette però persuadersi di essere divenuto un semplice schiavo », ma la famiglia si mise in moto. Il re Ferdinando lo raccomandò al Sultano; in breve dopo 4 mesi e mezzo di cattività il Prin-

cipe sottoscrisse l'impegno a pagare, per sè ed il seguito, 300.000 pezzi duri in tre rate. Rimesso in libertà e tornato a Palermo il Principe a tutto pensò fuori che alla obbligazione contratta » ed è naturale. Egli s'era trovato a viaggiare per i fatti suoi, andava a prestar servizio al Re; una masnada di ladroni avealo proditoriamente assalito e tradotto in catene; ....aveva sottoscritto per liberarsi una obbligazione quasi superiore alle sue forze presenti ecc. « Ma il Bey minaccia rappresaglie; il Governo tentenna »; poi, messo al bivio « anteponendo alla giustizia la ragion di Stato ed il quieto vivere con la Reggenza, ne prende le parti » e fa citare in tribunale il Principe, fedelissimo suddito. E la vertenza, dopo varie vicissitudini finì col trionfo dei pirati; il Paternò, per pagare riscatto e spese di giudizio, dovette ipotecare tutti i suoi feudi.

***

Ma i guai del Pananti non durarono molto. Lo *stesso giorno* che, a quanto egli dice, era stato obbligato a passarsi l'anello di ferro alla caviglia fu di nuovo condotto alla Marina con gli altri schiavi. Il primo Segretario di Stato lo fa chiamare e gli dice queste « *meravigliose parole: Ti star franco!* ». Il mio caso — egli prosegue — « *era unico negli annali di Algeri; non v'era esempio d'un uomo liberato senza riscatto il primo dì di sua prigionia* ». Il Console d'Inghilterra Macdonald — vedendolo probabilmente portatore di passaporto inglese — era riuscito ad ottenerne la liberazione. Il Pananti fu invitato ad andare a ripigliarsi la roba sua « al gran magazzino delle prede »; inutile dire, come abbiamo accennato, che non ritrovò nemmeno i manoscritti. Partì poco dopo su un piccolo legno spagnuolo; arrivò felicemente in patria. E dopo aver pensato quattro anni diede alla luce la Relazione ecc. nella quale ad una parte di vero incorporò magari inconsciamente parecchie fantasie. Comunque, il volumetto si legge tuttora con interesse.

VINCENZO DI BARTOLO
(da un quadro di Lojacono).

La nave *Sumatra*
con la quale Vincenzo di Bartolo effettuò i consecutivi viaggi.

VINCENZO DI BARTOLO (1802-1849) E LA SUA TRAVERSATA A SUMATRA [1]

« *Non è guari Vincenzo di Bartolo di Ustica movendo da Palermo nel 28 ottobre 1838 col brigantino* La Elisa, *con tredici marinai, navigò arditamente e con perizia, egli, il primo fra i soggetti delle Due Sicilie, nei mari delle Indie Orientali, approdando e facendo commercio in Sumatra in luglio 1839. Per il che varî incoraggiamenti e distinzioni s'ebbe dal Re, tra le quali la medaglia d'oro del merito civile e quella di venir nominato Alfiere di vascello della Real Marina col permesso di poter continuare a navigare sui legni mercantili godendo all'uopo di non pochi privilegi accordati alle navi da guerra* ». Così il Bianchini;[2] l'impresa per tutto il secolo, restò memoranda fra i marini di Sicilia tanto, anche, da averli indotti a imporre il nome del protagonista ad una Società di Mutuo Soccorso fra i vecchi naviganti: la *Vincenzo di Bartolo* di Palermo; anch'io l'ho sentito rievocare, con commossa parola, da qualche superstite dell'èra della vela.

Di recente, però, ho avuto la ventura di trovare, sulla traversata predetta, molto materiale di prim'ordine, in parte inedito: materiale che, oltre a gettare un fascio di luce sulla vita del *di Bartolo* e sulla impresa stessa, mi consente anche di inquadrarne l'opera nel movimento marittimo del tempo. E la mèsse più ampia di notizie l'ho rinvenuta in quel *Giornale Nautico* che sapevamo digià

---

[1] Ricorre, nel 1939, il centenario della ardita impresa.

[2] BIANCHINI, *Della Storia economico-civile di Sicilia*, Napoli, 1841 libro II, p. 247.

— per il tramite di persona che manifestamente vi attinse[1] — da lui redatto e che è realmente, come vuole il Sansone, « *dotto* » perchè sono in esso « *registrate esattamente le osservazioni astronomiche e metcorologiche, gli ancoraggi, le produzioni di quei paesi, i costumi dei loro abitanti, tutto ciò insomma che può tornare utile alla flora, alla fauna, all'etnografia* ».[2]

Tale *Giornale* dal titolo:

Brigantino Siciliano *Elisa* di tonnellate 249 di Registro
VINCENZO DI BARTOLO, Capitano
da
Boston, per Sumatra o altri luoghi delle Indie Orientali
occorrendo
e di ritorno toccando
Sant' Elena per notizie e rimpiazzo di provviste
restituirsi nel Regno delle Due Sicilie (a D. p.)

è un grosso manoscritto, rilegato, (le pagine, in bella e solida carta non rigata, non sono numerate) che porta ancora la marca del cartolaio di Boston (*B. Loring and Co*). presso il quale fu acquistato. Esso mi è stato prestato da uno dei discendenti del nostro eroe: il capitano di lungo corso *Andrea di Bartolo* — attualmente pilota nel porto di Palermo — e la cui famiglia piamente lo ha sinora conservato.

Occorre, però, premettere che il manoscritto non è quel documento amministrativo di bordo la cui tenuta era obbligatoria nella Marina delle Due Sicilie (l'obbligo, per la Marina Napoletana, risale ad una Prammatica del 1751) e che doveva essere esibito alle Autorità Marittime locali, all'arrivo nel Reame.[3] « *Siccome non intendo scrivere*

---

1 FILIBERTO IGNAZIO, *Del viaggio del brigantino palermitano* Elisa *di Cap. Vincenzo di Bartolo da Palermo a Sumatra*, Palermo, 1839.

2 ALFONSO SANSONE, *Storia del R. Istituto Nautico « Gioeni-Trabia »*, Palermo, 1892, p. 110.

3 Cfr. l'art. 61 del Decreto 1° agosto 1816, n. 436, che ordina che esso sia presentato ai Comandanti di Distretto, nei dominî di terraferma, perchè accertino se è tenuto in regola. Se invece l'approdo avviene in Sicilia il successivo art. 64 dispone che « sarà ciò praticato dal capitano

— dichiara, del resto, lo stesso di Bartolo — *un giornale da presentare formalmente alle Autorità ma piuttosto un memorandum di tutto ciò che a me stesso potrebbe giovare potrà chiamarsi piuttosto un passatempo ed un mezzo di ammazzare la noja in viaggio così lungo. Se alcun lo leggesse non mi critichi perchè mi son protestato* ». Tutt'altro che criticare! il manoscritto così, è venuto meno arido e conserva ancora, a tanta distanza di tempo, notevole interesse sia per la parte *nautica*, sia per la luce che getta su un traffico desueto (pepe) e sulla sua organizzazione, sia per la rievocazione, che esso consente, di un evo marittimo ormai del tutto scomparso.

Ma prima di procedere sarà opportuno premettere qualche cenno sulla Marina Mercantile del Reame delle Due Sicilie dal 1800 al 1860.

*
* *

Nei primi dell'ottocento, essa non era molto prospera. Non già che l'importanza, per un popolo che voglia *vivere*, non ne fosse riconosciuta! A prescindere da Tommaso Campanella (se ne ricorda il denso aforismo: « *chi è signore del mare lo sarà anche della terra?* ») basterà citare il Dragonetti che aveva proclamato che « *ogni nazione che non naviga, vedrà i suoi politici e domestici interessi subordinati a quelli del popolo navigatore* ».[1] Anche Mario

---

di porto e, ove esistano scuole nautiche, saranno da questo rimesse, per l'esame, ai *lettori* delle medesime ». A questi *lettori* — occorre qui aggiungere — era data, in Sicilia, qualche ingerenza in materia amministrativa marittima. Mentre, difatti, gli esami di grado erano fatti, nei dominî di terraferma, in presenza di un funzionario dell'*ascrizione marittima* (art. 24); invece in Sicilia (art. 25) essi erano fatti dai lettori di navigazione delle Scuole Nautiche di Cefalù, Messina, Trapani, e, in difetto di essi, dal lettore del Seminario Nautico di Palermo: restando poi sempre al Direttore di quest'ultimo, l' ispezione sulla regolarità di detti esami e la competenza a fornire ai Capitani e Piloti i corrispondenti « certificato di idoneità a comandare o a pilotare » (art. 25).

[1] GIACINTO DRAGONETTI, *Trattato delle virtù e dei premi*, Napoli, 1763.

Pagano e Gaetano Filangieri [1] riconobbero e propugnarono l'importanza della marina; ma l'autore di una memoria anonima ed inedita [2] premettendo che « il fondamento di un commercio utile è la potenza marittima » mette in termini più precisi la questione: « *La Francia e l'Inghilterra vengono a prendere i nostri generi e ci lasciano non denaro, non oro, non argento, ma le loro manifatture che sono i nostri generi stessi, da essi lavorati. Prendono i nostri generi per uno e li rivendono a noi stessi, lavorati, moltiplicati per dieci. Dunque se vogliamo far commercio, altra risorsa non abbiamo che la marina per trasportare da noi stessi generi e riportare denaro* ». E l'incitamento è più volte ripetuto nei primi del 1800: « *Nessuno potrà chiamare in dubbio essere il Reame di Napoli, per felice positura acconcissimo ai traffici, quasi nel cuore del Mediterraneo; eccetto che da una parte, da tre mari bagnato; nelle sue lunghissime coste pieno di golfi e di seni e baje e cale d'ogni maniera; abitato da numerosa popolazione littorana, dedita alle cose marinaresche, pronta, risoluta, sobria, intelligente* ».[3] Verità, per altro, evidenti ma che non poterono dare frutto alcuno nel Settecento, nella prima restaurazione borbonica e nel periodo francese, dato lo stato di guerra quasi permanente fra le potenze Europee; « la mancanza di una marina guerriera che avesse potuto difendere i siti lunghesso il mare, e, in generale, la nostra navigazione, dai pirati africani »; [4] nonchè i gravosi privi-

---

[1] JACK LA BOLINA, in: *Italia, figlia del mare*, Roma, 1912, dopo aver dichiarato che a Napoli fu posta « nei suoi termini positivi la questione marittima » ne attribuisce tutto il merito al Filangieri che fu effettivamente, se non il primo, il maggior assertore della potenza marittima.

[2] *Stato della Marina e del Commercio nelle Due Sicilie in confronto agli altri Regni di Europa*, citato da GENNARO MARIO MONTI, *La Marina Mercantile ed il Commercio marittimo napoletano nel secondo periodo Borbonico*, in « Studi Urbinati », Urbino, 1927.

[3] Vedi: *Specchio della Marina Mercantile dei Reali Domini al 1° luglio* 1883, in « Annali delle Due Sicilie » del 1834, citato dal MONTI predetto.

[4] BIANCHINI, *Storia delle Finanze del Regno di Napoli*, Napoli, 1859, p. 379. La Marina da guerra napoletana, come è noto, era irreparabilmente decaduta dopo Filippo II; il numero delle navi andò sempre più diminuendo fino a ridursi, nel 1692, a solo nove galere. E le

legi accordati alle marine *francese, inglese e spagnuola* e l'antiquata legislazione marinara. In quanto ai privilegi varrà ricordare che, in base ai Trattati dei Pirenei e di Madrid del 1667; a quelli di Utrecht del 1713 e 1715, le tre Marine predette si erano assicurate, sotto forma di reciprocità, il così detto *privilegio di bandiera* restando per effetto di esso « *francate da visite a bordo* ». Privilegio, caduto peraltro in desuetudine, che fu abolito da Carlo di Borbone, regnando egli nella Spagna, nel 1766. Ma ritor-

---

cose peggiorarono sotto i Vicerè austriaci. Sotto Carlo III si tentò di arginare la decadenza e si ottennero dei successi; si segnalò, anzi, allora, *Capitan Peppe* (sotto questo nome rimase, nelle tradizioni popolari, il ricordo di capitan Giuseppe Martinez) diventato, con i suoi sciabecchi, « terrore dei turchi ». La Marina di Napoli si diportò onorevolmente nella spedizione del 1784 contro Algeri; nel 1793 essa « che continuava a vincere in qualunque incontro i corsari barbareschi, poteva mettere in prima linea 4 vascelli, 4 fregate, 2 corvette, 2 brigantini, 6 galeotte, 74 lance cannoniere e 10 bombarde ». Per opera di questa flotta « i pirati nel 1789, erano già tenuti lontani dall'Adriatico, dallo Jonio e dalle acque contigue ai due regni *per quanto mai era possibile* ». Ma entro un decennio, tutto precipita; la rivoluzione del 1799 apportando la morte, la prigione e l'esilio di tanti marini napoletani ridà vita alle scorrerie barbaresche, cosicchè « la reggenza di Tunisi minaccia di continuo le coste meridionali d'Italia con 15 squadriglie che tengono quasi bloccati i porti del Regno ».

In conseguenza la penisola sorrentina « che avrebbe potuto dare alla navigazione più di 100 legni non ne teneva in mare nemmeno uno ». Cfr. per quanto si è detto BENEDETTO MARESCA, *La Marina Napoletana nel secolo XVIII*, Napoli, 1902: documento dei tempi è poi *un avviso alla navigazione mercantile delle Due Sicilie del* 19 *aprile* 1801 relativo alle minacce dei pirati. « Non potendo la Marina da guerra scortare le navi mercantili, — così lo riassume EGILDO GENTILE, *Il Tribunale dell'Ammiragliato e Consolato* (*1783-1808*), Napoli, 1909, p. 246, in nota — si raccomandava, ai naviganti, di trattenersi nei porti e di colare a fondo o incendiare le navi quando per scoperta del nemico, dovessero essere abbandonate dagli equipaggi ». Per avere poi una dea delle scorrerie dei barbareschi, nel periodo anzidetto, basti pensare alla cattura del Principe di Paternò, avvenuta nel 1797, ad opera di pirati tunisini fra *Napoli e Palermo*; basti dare uno sguardo agli stralci dei rapporti dei *Presidi delle provincie marittime alla R. Segreteria di Stato degli Affari esteri* (*1804-1805*) pubblicati da VINCENZO MORELLI in appendice alla monografia: *I Barbareschi contro il Regno di Napoli* (Napoli, 1920, p. 65 e segg.). Vedi anche il rapporto del cavalier De Martino da Tunisi al Marchese Circello, intorno alle nuove atrocità turche (1815); a p. 81 del MORELLI citato.

nato Ferdinando sul trono di Napoli, nel 1815, si accesero « le antiche pretenzioni » malgrado le abolizioni predette; pretese poi assolutamente inammissibili nei riguardi della Sicilia anche perchè i trattati di Utrecht non potevano contemplarla in quanto essa era allora sotto il dominio di Vittorio Amedeo, Duca di Savoia. Nonostante ciò, nonostante i nuovi ordinamenti civili e politici europei, dopo il Congresso di Vienna del 1815, pure il Governo di Napoli decise che la questione fosse ripresa in nuovi Trattati che furono stipulati con le Potenze nel 1816 e che la Legge 30 marzo 1818 rese esecutivi sia per Napoli sia per la Sicilia. Venne con essi abolita *la esenzione di visita* ma in compenso fu accordato alle tre nazioni « *un diminuimento del 10 % sulla quantità dei dazi da riscuotersi sulle produzioni e sulle merci della Gran Bretagna, della Francia e della Spagna e delle loro possessioni e dipendenze che si introducessero nel Regno delle Due Sicilie mediante navi di quelle bandiere* ». Ed il risultato fu duplice: gli introiti dell'erario diminuirono di circa 400.000 ducati all'anno, mentre « l'altra conseguenza *fu la rovina della marina mercantile nazionale* » alla quale il ristorno predetto del 10 % non era stato esteso!! [1]

Difatti « *niuno fabbricar volea nuove navi, anzi molte di quelle che vi erano restavano oziose nel lido: talchè i proprietari di esse credettero miglior consiglio disfarle per trarne almeno qualche lucro dalle tavole* ». [2]

Ciò nonostante, soltanto pochi anni dopo si hanno i prodromi della rifioritura della Marina Mercantile del Regno: « *rifioritura sospinta dalla pace stabilita in Europa, dalle*

---

1 BIANCHINI, *Storia economico-civile di Sicilia* cit., vol. II, p. 244. È da ricordare che nel 1794 i padroni dei bastimenti regnicoli che « pretendevano, nei caricamenti delle merci nazionali, di essere preferiti a quelli dei bastimenti esteri e specialmente imperiali e pontifici » avevano avuto risposta negativa dall'Ammiragliato che riteneva infondata la pretesa. Cfr. EGILDO GENTILE, *Il Tribunale dell'Ammiragliato* ecc., già cit., pp. 56-57. Nel 1815, ventidue padroni sottoscrivevano una *supplica* al Re, pregando che fosse dato ordine « alli negozianti del Regno di servirsi » della bandiera nazionale « con proibire noleggiare i forestieri ». Cfr. MORELLI, *I Barbareschi* ecc., già cit., p. 81.

2 BIANCHINI, *Storia delle Finanze del Regno di Napoli*, Palermo, 1839, vol. II, p. 706.

nuove leggi di navigazione del 1816, 1818, 1826 ed infine dall'accordo intervenuto con le potenze barbaresche ».[1]

È da osservare in proposito che il Medici — Ministro delle Finanze — si era manifestato *recisamente* contrario al privilegio accordato alle bandiere straniere; per neutralizzarne gli svantaggi egli concesse *premî* ai costruttori navali (Legge 30 luglio 1818); proibì che i legni nazionali facessero uso di bandiere straniere (R. D. 15 gennaio 1818); concesse la patente di lungo Corso ai padroni che si fossero segnalati nella navigazione (R. D. 3 settembre 1819); concepì infine il proposito, *audacissimo per i tempi*, di adottare la navigazione a vapore anche per l'alto mare nell'intento che essa con la « celerità delle comunicazioni interne ed esterne, potesse dare una preminenza al commercio nazionale, compensatrice in parte, se non in tutto, del danno previsto ».[2] E non volendo egli restare sottoposto all'Inghilterra « per la somministrazione delle macchine e del carbone », aveva anche ideato di sfruttare i depositi di litantrace che si affermavano esistenti nelle province di Cosenza, Salerno, Teramo nonchè di estrarre il « gas idrogeno del litantrace e di applicarlo all'illuminazione ». Le prime macchine marine sarebbero venute dall'Inghilterra; in seguito esse avrebbero dovuto essere costruite nel Regno. Tutti questi divisamenti si concretarono in *tre* privi-

---

[1] Vedi MONTI cit., p. 37. In aprile 1816, per mezzo di Lord Exmouth, era stata conclusa la pace con gli Stati di Algeri, Tripoli e Tunisi, mediante un annuo contributo di 40.000 ducati da parte del Regno di Napoli a favore delle predette potenze Barbaresche. Per tal mezzo — osserva il COLLETTA, nella *Storia del Reame di Napoli* — malgrado « l'offesa del nazionale orgoglio si salvò, per piccola mercede, i commercianti dal pericolo di schiavitù, il commercio da molti danni ». Gli effetti di tale pace furono poi resi più duraturi per effetto della conquista di Algeri, nel 1830, fatta dai Francesi e del trattato concluso col Bey di Tunisi il 17 novembre 1833 (reso esecutivo con decreto 11 giugno 1834). È da aggiungere — cfr. BIANCHINI, *Storia delle Finanze del Regno di Napoli*, già citato, p. 706 —, che, per ottenere il fondo necessario al pagamento dei 40.000 ducati di contributo « fu imposta una tassa straordinaria di 2 milioni di ducati. *Ritornarono fra noi 357 nostri concittadini che, per lungo tempo, erano stati in cattività ; ma è memorabile che taluni di essi di là a poco vollero tornare in Barbaria* ».

[2] CARLO PERFETTO, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Due Sicilie dal 1818 al 1860*, Napoli, 1923.

legi concessi al francese Pietro Andriel, *uomo di affari* (e quindi nè capitano marittimo, nè ingegnere, nè costruttore navale come, erroneamente, lo si è da alcuni definito); ne seguì il varo del *Ferdinando I*, il primo bastimento a vapore del Mediterraneo che prese il mare il 27 settembre 1818 diretto a Marsiglia e sotto il comando del *Libetta*.[1]

---

[1] La storia del *Ferdinando I* è già abbastanza nota perchè sia il caso di ricordarla. Essa è diffusamente e *con ogni esattezza* rievocata nel volume predetto del PERFETTO. L' 8 ottobre 1819 fu varato a Genova un altro piroscafo : l'*Eridano*, che andò sotto vela sino a Venezia, nelle cui matricole fu inscritto. Il 16 maggio 1820 fu concessa dall' Imperatore al conte *Porro Lambertenghi* (che ne era comproprietario insieme al marchese Alessandro Visconti d'Aragona ed al conte Federico Confalonieri) una « patente di privativa per lo spazio di quindici anni.... per la navigazione del fiume Po e suoi tributari con battelli a vapore ». L'esercizio — il tratto Venezia-Pavia : 360 miglia, fu coperto in 37 ore — ebbe inizio nel settembre 1820. Lo scopo *confessato* del piroscafo consisteva nel « più agevole trasporto di merci » fra le due capitali del Regno Lombardo-Veneto. Ma tutto ciò era un *pretesto* ; « *colla navigazione a vapore tendevasi a riavvicinare Lombardi e Veneti, affinchè meglio conoscendosi, agissero concordi quando l'occasione si fosse presentata* ». Sullo *Eridano* cfr. il primo capitolo di GIOVANNI SFORZA, *Silvio Pellico a Venezia, 1820-1822*, Venezia, 1917 (il Pellico, com' è noto, era segretario del Porro Lambertenghi). Ma il piroscafo ebbe breve vita ; sopravvenuti i moti del 1821 ; datosi alla fuga il Porro : arrestati il Visconti ed il Confalonieri ; esso passò in disarmo a Venezia. Nel 1826 la sua macchina fu impiantata sul *Verbano*, posto in servizio sul Lago Maggiore. Un altro piroscafo, *Carolina*, varato nel cantiere Panfili di Trieste il 2 novembre 1818, per conto di Giovanni Allen, console Nord-Americano in quella città, fu adibito alla navigazione fra Trieste e Venezia. L'esercizio continuò per due anni ; l' impresa non fu fortunata dal lato economico, anche per la diffidenza del pubblico verso un mezzo di trasporto che ancora sembrava pericoloso. Lo Allen chiese l' intervento finanziario dell' inglese *Morgan* e si formò la *Compagnia Inglese* che durò molti anni e costruì un piroscafo un po' più grande. Nel giugno 1837 i due piroscafi venivano acquistati dal Lloyd Triestino. Cfr. al riguardo GIUSEPPE STEFANI, *Le origini del Lloyd Triestino*, in « Bollettino Mensile delle Compagnie di Navigazione Lloyd-Cosulich », luglio 1931. Si aggiunga infine che il 22 marzo 1828 fu varato a Piacenza, in un cantiere impiantato dal Barone Testa, un primo (*ed ultimo*) piroscafo : il *Maria Luigia*, da adibirsi alla navigazione padana e che fece vari viaggi a Venezia. Poi nell'autunno, disceso l'Adriatico con i propri mezzi, arrivato il 26 settembre a Napoli ed il 28 a Fiumicino fu adoperato a « rimorchiare, invece dei bufali, i legni che dal mare vengono alla *Ripa Grande a Roma* » (cfr. « Bollettino Storico Piacentino », luglio-settembre 1928, p. 126 e segg.).

Scoppiati a Napoli i moti del 1820, cadde in disgrazia il *Medici* che dovette emigrare. Ma, richiamato in patria dopo la caduta del reggimento costituzionale, e trovata *gravissima* la situazione della marina mercantile, istituì un energico sistema di protezionismo marittimo e doganale. Così, con Decreto 3 novembre 1823, fu *accordata anche ai legni nazionali la nota riduzione del 10 % e non solo sui dazî di immissione ma anche su quelli di estrazione.* Altra riduzione del 10 %, in seguito del 20 %, fu concessa poi ai legni che dal Baltico immettessero direttamente un carico nel Regno ed una del 20 %, portata poscia al 30 %, a quelli che direttamente recassero merci dalle Indie e dalle Americhe. Contemporaneamente una nuova tariffa doganale colpì fortemente i manufatti inglesi e francesi. «*E poichè al piano di restrizioni per le merci estere e di favori per la estrazione dei prodotti nostrani si trovava in opposizione lo stabilimento dei porti franchi, delle scale franche, delle fiere franche egli abolì la scala franca di Napoli (15 dicembre 1923; 30 novembre 1824) ed il porto franco di Palermo (10 agosto e 15 dicembre 1923); ridusse il porto franco di Messina ad un semplice deposito di generi esteri con la facoltà illimitata della riesportazione (25 giugno 1826) e soppresse i privilegi goduti dalle mercanzie destinate per le fiere franche di Salerno e Giulianova*» (*20 settembre 1824*).[1] Subito dopo emanò la nuova legge di navigazione del 25 febbraio 1826 che costituiva, come è espressamente dichiarato nel «*Preambolo*», un testo unico delle disposizioni relative alla Marina Mercantile. Con questa:

1) venne riconfermato il principio *collegiale* (rimasto tale sino alla caduta dei Borboni) nella amministrazione marittima centrale e periferica, già stabilito dalla Legge 30 luglio 1818, n. 1259 che stendeva, inoltre, alla Sicilia la legislazione marittima emanata per i domini di terraferma; [2]

---

1 Cfr. CARLO PERFETTO, citato.

2 Vedi art. 3 e segg. della legge del 1826. Le *Ordinanze della Real Marina da guerra*, approvate con Regio Decreto 1° ottobre 1838, avevano già ripartito in quattro categorie i porti del Regno, determinando

2) venne stabilito un diritto di tonnellaggio di *grana quattro* a tonnellata per i bastimenti nazionali superiori a venti tonnellate (che godevano anche di molteplici esenzioni: art. 50 e 67) mentre quelli *esteri* di qualunque portata dovevano pagarne *quaranta* a tonnellata (art. 68);

3) i legni *esteri* tirati a terra per riattarsi erano sottoposti al pagamento di sei carlini a tonnellata (art. 74); [1]

4) venne confermata (art. 45) la esportazione in franchigia dei bastimenti mercantili già concessa col R. Decreto 9 novembre 1818;

5) venne concesso un premio di costruzione di *due* ducati a tonnellata per le navi di 200 e più tonnellate costruite nel Regno. « Se poi — continua l'art. 81 — tali bastimenti saranno mattati a coffe il premio invece di ducati *due* sarà di ducati tre a tonnellata ».

Si aggiunga che con Decreto 20 luglio 1845 il cabotaggio fu riservato alla bandiera.

Per effetto di tali provvedimenti la marina del Reame rapidamente rifiorì. Le 2387 navi esistenti nel 1818, nel Napoletano (della Sicilia si dirà dopo) passate, nel 1825, a 5008 per tonnellate 107.938; nel 1834 ascendono già

---

a quali categorie di ufficiali e piloti della Real Marina ne spettasse il comando. Gli art. 4 e 5 della legge del 1826 istituivano *dieci Commissioni Marittime*, alla dipendenza di una *Direzione Marittima Generale* posta a Napoli, in *dieci* porti nelle province di qua del Faro; e *sei* Commissioni, sotto la dipendenza della *Commissione Principale* di Palermo, nelle province al di là del Faro. La *Direzione* di Napoli istituita « per conseguire il doppio scopo di far prosperare la navigazione e garantire gli interessi fiscali » era composta da un Ammiraglio della Real Marina e dal Direttore Generale dei Dazî indiretti; le *Commissioni* del Napoletano « dal Capitano del Porto e, qualora non vi si trovasse, da un uffiziale di marina, ed in mancanza anche di questo, dal Sindaco Comunale e da un *Controloro dei Dazi indiretti* dipendente dal Direttore Provinciale ». In modo su per giù eguale erano composte le *Commissioni* in Sicilia; quella *principale* di Palermo era costituita dal Direttore di quella Gran Dogana, dal Capitano del Porto e da uno degli impiegati superiori di Dogana che fungeva da Segretario. Dalle Commissioni dipendevano, dovunque, sia i sindaci comunali sia le Dogane comprese nelle relative giurisdizioni (art. 6).

[1] Tale diritto di *riattazione* fu però subito dopo abolito (Decreto 20 agosto 1827).

a 5493 per tonnellate 168.320; nel 1838 a 8892 per tonnellate 213.298; proporzioni rimaste quasi stazionarie nel 1855 con 8988 navi e tonn. 212.965.

Tra le 5328 navi esistenti nel 1833: 222 stazzavano da 200 a 300 tonnellate, 42 superavano le 300; tra le 8988 esistenti nel 1855 sono compresi 16 piroscafi per tonnellate 3859 complessivi, 16 barchi di 6913 tonnellate, 6 navi di 2036 «*essendo frequente la costruzione di legni fino alla portata di 800 tonnellate l'uno*». Si ebbe dunque in sostanza un aumento «inatteso anche per i più previdenti»; il maggiore incremento si rivelò anzi «*per le navi di più grossa portata in ragione molto maggiore dell'aumento totale*».[1]

Quanto alla marina siciliana è da osservare che le 1448 navi per tonnellate 25.992 del 1824 risultavano aumentate, nel 1834, a 2000 per tonnellate 40.580.[2]

Sviluppo che non è lecito attribuire soltanto, come potrebbe a prima vista apparire, ad un *cieco* ed *aggressivo* protezionismo poichè questo si intona, invece, in primo luogo, alla cura di stimolare il progresso tecnico. Di ciò fanno fede sia il già riferito aumento del *compenso di costruzione* nel caso di navi *mattate a coffe*, ossia — interpetro — a vele quadre in contrasto alle tradizionali attrezzature latine del Mediterraneo; sia un altro *premio* stabilito col Decreto 20 novembre 1835 ed al quale, ch'io sappia, nessuno storico della economia meridionale ha dato

---

[1] In quanto ai dati predetti vedi il MONTI cit., p. 40 e segg. Aggiungerò soltanto che l'art. 16 della Legge di Navigazione 25 febbraio 1826, dà le norme per la stazzatura; prendere la metà della somma, in piedi parigini, delle due lunghezze: 1) del ponte, da una punta all'altra del bastimento, da sopra la coverta; 2) dalla ruota di prua a quella di poppa. La cifra così ottenuta è moltiplicata per la larghezza massima; il prodotto è moltiplicato per l'altezza. Dividendo per 94 si ha il tonnellaggio. Si ottiene così, osserva una circolare delle Finanze del 7 ottobre 1848, n. 3242, la *portata* «che è la definizione numerica della capacità utile» della nave «destinata allo stivaggio delle merci» espressa in *tonnellate*. La tonnellata napoletana di volume, eguale a piedi cubi 42, pari a metri cubi 14 circa; quella di peso eguale, a *cantura* 11,50, pari a kg. 1027. Il metodo di stazzatura, aggiunge il *Rescritto* del 12 agosto 1831, è comune ai legni a vele ed a vapore salve le deduzioni dei locali, apparato motore e combustibile.

[2] BIANCHINI, *Storia economico-civile di Sicilia*, già cit., p. 346.

rilievo. Mi riferisco al premio di *foderazione* — « *che va in aggiunta a quello di costruzione* » corrisposto a favore « *dei legni costruiti nel Regno di oltre 200 tonn., che la subissero nel Regno stesso, di ducati uno a tonnellata se di zinco e di ducati due se di rame* ».[1] E difatti l'attenzione dei marini del Reame era, in quel torno, attirata sulla utilità di *ramare* la carena delle navi in legno: Giovanni Fileti, partito nel 1836, per New York, per incarico del Principe di Trabia, allo scopo, fra l'altro, « di esaminare la condotta che tenevano gli Americani nei viaggi di Liverpool e Havre, *impiegando essi nel tragitto minor tempo dei nostri bastimenti* » concludeva, in una sua relazione poco nota, che il vantaggio era da attribuire, oltre che alla accurata scelta della rotta, anche alla *ramatura* delle navi, usuale negli Stati Uniti.[2]

Ma la ripresa marittima, oltre che alla legislazione favorevole, era anche dovuta al perfezionamento ed alla diffusione della istruzione nautica, ed all'appoggio dato alle assicurazioni marittime.

Già una Prammatica del 14 agosto 1751 aveva attestato, per i dominî di terraferma, che « quasi tutti i nostri capitani di mare *navigano senza sapere i princìpi del loro ufficio* »; [3] verso la fine del secolo XVIII un prelato di alto ingegno, Monsignor Giuseppe Gioeni, dei Duchi di Angiò, aveva rilevato che mentre i marinai siciliani erano dotati

---

1 Vedi il contenuto del Decreto predetto e delle circolari ministeriali esplicative in nota a p. 54 della *Legge di navigazione di commercio del* 1826, Napoli, Stamperia Reale, 1856.

2 Sansone, cit., p. 95. « Conviene egualmente che il bastimento sia armato per non coprirsi il piano di crostacei, che abbondano nelle acque delle Azzorre e pochi giorni sono sufficienti a renderlo scabroso a segno di ritardare il cammino di due od anche di tre miglia per ora. Lo stesso zinco non è sufficiente a difenderlo, incrostandosi poco meno del semplice legno ». Così il Fileti, che aggiunge : « converrebbe ridonare il premio stabilito dalla sovrana saviezza a coloro che foderano il bastimento di rame, *ogni volta che lo rinnovano* ». E nell'informare che i legni americani « tutti armati » fanno agevolmente 12 miglia all'ora, deplora che i nostri « pigri nel cammino, a segno che rarissime volte percorrono a stento 9 miglia l'ora, quasi tutti senza rame, perchè nessuno lo rinnova quando è consumato » (pp. 98-99).

3 Citata a p. 14 di Francesco Perrone, *Il Supremo Magistrato di Commercio*, Napoli, 1916.

di tutte le qualità necessarie a formare un buon capitano « giacchè mostravansi indefessi nei lavori, pronti nei perigli, solleciti nelle mansioni ecc. », erano poi affatto « *ignari non solo della scienza della navigazione ma bensì delle indispensabili cognizioni del commercio e dei doveri degli abili ed onesti trafficanti* ». Tutto ciò tornava a discredito della marina siciliana i cui capitani, non sapendo nè leggere nè scrivere, erano ingannati dai loro scrivani, dai sensali e da una turba di truffatori che ingombravano le piazze commerciali.[1]

Ad eliminare però questi inconvenienti, si perfezionarono le poche *scuole nautiche*, a carico di enti pubblici e di privati, già esistenti: *Meta, Carotto o Piano, Alberi*, fondate prima del 1786 e già riordinate con R. D. del 10 giugno 1809: il *Seminario Nautico* di Palermo aperto nel 1789 da Mons. Gioeni;[2] le scuole di Cefalù, Messina e Trapani, aperte nel 1810-11: se ne aprirono poi di nuove: a Castellammare, Reggio, Gaeta, Procida, Napoli, Bari, Catania, Riposto.[3]

Lo sviluppo della istruzione nautica ebbe favorevoli risultati: le navigazioni divennero gradatamente più lunghe e più audaci. A questo riguardo si hanno maggiori partico-

---

[1] SANSONE, cit., pp. 10-11. Però si trattava di condizioni di cultura non peculiari soltanto alla Marina del Reame. Difatti dalle relazioni dei consoli britannici in risposta alla circolare *Murray* del 1843, risultò fin « troppo evidente » che le navi del Regno Unito erano « *commanded and navigated in a manner reflecting discredit on our national intelligence and injurious to the interests of Great Britain ; that the persons placed in command of them were too frequently unfit for their duties and that while many of them were habitually addicted to drunkenness, as to be altogether incompetent for their position, not a few of them were almost without education* ». Così — ho voluto citare nell'originale — il LINDSAY, *History of merchant shipping*, London, 1876, vol. III, p. 51.

[2] Le rendite di cui il Collegio era dotato permettevano all'Istituto di essere fornito di materiale rilevante e di possedere numeroso personale. La storia di esso è esposta nel SANSONE citato. La Scuola fu definita dal Ministro Pepoli, nel 1862 : « il più importante stabilimento di nautica mercantile del Regno ». Ed il VECCHJ dichiarò anche lui che « la scuola fu, sino al 1860, la migliore di tutto il paese dall'Alpi al Capo Passero » (cfr. *Cronachette del Risorgimento Italiano*, Firenze, 1920, p. 220).

[3] Vedi, al riguardo, il volume : *L'istruzione nautica in Italia*, Roma, 1931 (a cura del Ministero dell'Educazione Nazionale), pp. 10-15.

lari circa la marina siciliana per la quale è stato rilevato che, nel 1789, una nave palermitana mostrò, per la prima, la bandiera del Reame nel Baltico. Ma un fine più ardito attirava quei marini: portare direttamente le esportazioni isolane nel mercato americano. E qui la storia della conoscenza della rotta sul Nord America forma materia epica. A buon diritto, per quanto con sufficiente vanagloria, il capitano Ellis del brigantino *Jasper* sul quale, il 21 dicembre 1832, Ralph Waldo Emerson aveva preso imbarco a Boston, per Malta, poteva vantare (ed il proposito è annotato nel giornale di viaggio del filosofo) che « i siciliani avevano tentato due o tre volte di portare le loro frutta in America sulle proprie navi *effettuando la traversata in 120 giorni* ». E difatti il cap. Bonaventura Consiglio, con l'*Oreto*, nel 1818 era partito per Boston. Senza esperienza « s'ingolfò nell'Oceano e *a rombo dritto dirigeva*, onde precisare il cammino. Ah! che a danno del Siciliano naviglio, truce l'Oceano tutta l'ira del seno riserva e lungamente il flagella ecc. ». Così il Corrao [1] enfaticamente; il Consiglio impiegò parecchi mesi ed al ritorno, la sua relazione scoraggiò tutti. Malgrado ciò, l'anno dopo, il cap. Cusmano col *Nettuno* andava ad Havana: ci ritornava poco dopo il cap. Scipione Catalano; il cap. Lambi col *Federico*, andava nel 1824 nel Brasile. Comunque, per qualche tempo la navigazione atlantica si arrestò. Ma la colpa dell'insuccesso era in gran parte dovuta ai capitani dei legni americani che venivano in Sicilia dai quali — *lasciamo la parola al Corrao!* — le richieste dei nostri sulle rotte che essi tenevano « furono sempre di vil *mensogna* (*sic*) corrisposte, dapoichè costoro, dai principi dell'egoismo spronati, i nostri ingannavano colla relazione di un falso metodo, nel quale d'accordo gridavano: *Dirigete a rombo dritto e tra' paralleli di 42° a 44° fedelmente mantenete!* Tale enorme inganno per spirito di impostura dai capitani americani pronunziato, nella comune credenza dei nostri come pretta verità radicalmente allignava ».

Tralasciamo le invettive del Corrao che hanno un fondo

---

1 MARIO CORRAO, *Cenno storico della Marina Mercantile di Sicilia*, Palermo, 1843.

di ragione; comunque — lo si vede — non aveva torto il cap. Ellis nel ridacchiare a carico dei concorrenti siciliani. Eppure il cap. Ignazio Tedesco da Termini, pilota a Gibilterra, che aveva compiuto vari viaggi di Oceano, avvertì i conterranei esser molto pericoloso il sistema seguito e li consigliò a seguire invece il grande arco verso Sud. Non fu ascoltato, altri velieri partirono; così la *Felicità* del cap. Vincenzo Laurielli che impiegò, per Boston, più tempo del *Consiglio* e più soffrì. Anche Stefano Trifiletti si provò, senza successo....

Ma il cap. Stefano Stabile alfine, «fedelissimo al metodo dal *Tedesco* dettato, fa vela per Boston ed al centoventunesimo giorno ritorna felicemente a Palermo. Strasecolarono (*sic*) i nostri, fean alte meraviglie gli americani». Ingenuo Corrao! Comunque la rotta per il Nord era così aperta; contribuì a spanderne la conoscenza esatta la già menzionata relazione del Fileti.[1] Cosicchè negli ultimi decenni del Reame i marini napoletani non erano certamente secondi, per perizia e valore, a quelli di altri paesi; la nota seguente, che traduco dalla *Lightning Gazette*, giornale stampato a bordo del famoso clipper britannico *Lightning*, durante la traversata Liverpool-Melbourne del 1851: «*Martedì, 11 settembre - alle 11 circa antimeridiane, sorpassato a sinistra un brigantino napoletano che ci fece pensare all'Arca di Noè. Esso faceva quasi un miglio di cammino e due di scarroccio, con un vento che avrebbe reso possibile ad una nave di qualsiasi altra bandiera di portare tutta la tela mentre quei terrazzani rollavano sotto due mani di terzaruoli alle gabbie e la maestra imbrogliata. Lat. 44° 9' N. Long. 12° 5' W*»,[2] non è quasi certamente, che un segno — diremo — di.... *affettuoso* humour ed un atto di vanagloria consueto ai clippers dell'epoca. E specialmente spiegabile, poi nel capitano del *Lightning* che portava il vanto di aver fatto, nel viaggio inaugurale, il maggiore percorso, *nelle 24 ore*, che fosse mai stato sino

---

1 SANSONE, cit., p. 96.
2 Citato in appendice a BASIL LUBBOCK, *The colonial clippers*, Glascow, 1921, p. 397.

allora compiuto da un veliero: 436 miglia! ossia *19 miglia all'ora*, quasi.[1]

Quanto alle assicurazioni è da notare che a Napoli il timore che privati, in occasione di gravi naufragi, si trovassero nella impossibilità di pagare aveva indotto il governo, sin dal 1751, a fondare una *Reale Compagnia di assicurazione* diretta dallo Stato. Ma nell'Ottocento l'aumentata massa dei mezzi di trasporto causa il moltiplicarsi delle Società assicuratrici; nel 1818 nasce la *Società Napoletana di assicurazione dei rischi marittimi*; nel 1826 la *Compagnia del Commercio di Napoli*; e poi altre ancora. Tutte quelle esistenti al 1831 « non riunivano che un capitale di ducati 552.000, da 30 mila a 110.000 ducati ciascuna; due milioni ed un terzo circa delle lire nostre; ma i risultati, favorevoli fin dai primi esercizi, portavano il valore delle azioni, per alcune di esse, al doppio della quota d'inizio ».[2] Altre imprese sorgono sino al 1860 (nel quale anno ne sopravvivono poche, però) che trovavano un valido appoggio nella accorta elaborazione delle clausole contrattuali sia per l'esperienza pratica acquistata sia per le leggi numerose e gli studi di giuristi di tutta Italia.

Si noti infine che la marina del Reame aveva un raggio di azione, per i tempi, abbastanza vasto. Mancano, al riguardo elementi di carattere assoluto; riporterò quindi dal Monti,[3] che si è basato su rapporti consolari inediti, alcuni elementi molto significativi. Da uno spoglio di essi risulta che attraverso lo stretto del Sund transitano, dal giugno al novembre 1850, *sessantuno* navi borboniche; nello stesso periodo del 1851: *quarantatrè*; nel primo se-

---

[1] LUBBOCK, *Colonial clippers*, cit., p. 59. Si tratta qui di una media oraria che rende la cosa più possibile, commentano LA ROERIE et VIVIELLE, in : *Navires et Marins*, Paris, vol. II, p. 167. Ma sulle velocità massime raggiunte è invece consentito di obbiettare poichè il *lock* ordinario allora adoperato non è uno strumento di estrema precisione. « Menzioniamo quindi, *senza discutere*, che il Giornale nautico del clipper *James Baines* riporta di aver raggiunto 21 nodi all'ora (nel 1856). Ignoriamo che altro veliero abbia mai preteso di aver raggiunto una velocità uguale o superiore ».

[2] PRATO - PORRI - CARRARA, *Lo sviluppo ed il regime delle assicurazioni in Italia*, Torino, pp. 80-81.

[3] MONTI, cit., p. 50 e segg.

mestre 1857: *venti*. A Costantinopoli ne giunsero 362 nel 1855; a Smirne 57 nel 1857; agli Stati Uniti 9 nel primo trimestre 1857, 6 nel terzo, 2 nel quarto. Nei porti francesi la bandiera delle Due Sicilie, nel 1855, occupava il secondo posto, dopo l'Inghilterra, con tonn. 69.360.

Si aggiunga che nel quinquennio 1851-1855, secondo i registri doganali, sopra un totale di oltre 89 milioni di ducati di merce *esportata*, la bandiera nazionale ne trasportò oltre 47 milioni e mezzo e la estera oltre 19 milioni (il resto uscì via terra). Su 85 milioni di merce importata, invece, 53 furono trasportati dalla bandiera nazionale e poco meno di 32 da quella estera.

Onorevole era dunque la situazione della marina del Reame verso il 1860 per quanto la sua situazione, nei mari più lontani, accennasse già ad un regresso. La Camera di Commercio di Napoli in una sua relazione — si badi! — *del 12 marzo 1860*, accenna che mentre si andavano sviluppando i rapporti commerciali con gli Stati Uniti la bandiera delle Due Sicilie — che non trasportava nemmeno il quinto delle esportazioni complessive napoletane del Nord-America — non poteva gareggiare con quella degli Stati Uniti mancandole i carichi di ritorno. Anche il Console a New-York, in una sua relazione del 18 settembre 1856 aveva mosso lo stesso rilievo partendo dalla constatazione — che non mi sarebbe sembrata preoccupante! — che nel terzo trimestre di quell'anno erano arrivati in porto *venti legni anglo-americani*, contro *otto esteri* di cui *uno solo napoletano*.

Per gli armatori del Regno — proseguiva il Console — gli agrumi erano quasi l'esclusivo carico, senza contare che essi arrivavano dopo due mesi, e spesso talmente guasti, che si dovevano vendere a vile prezzo. Gli anglo-americani, con i *clippers* impiegavano 45 giorni e portavano, oltre alla frutta, sale da Trapani, zolfo e stracci da Palermo, sommacco da Napoli e perfino « antichità pompejane ». Bisogna quindi costruire dei *clippers*, osserva il Console; e la Camera di Commercio di Napoli, in una relazione 17 dicembre 1856, ne faceva proprie le argomentazioni, proponendo al Governo di raddoppiare o triplicare per questo tipo di navi il *compenso di costruzione*

usuale. E si proponeva anche la creazione di un deposito franco a Napoli ecc. Ma la unificazione travolse questi propositi inquadrando i problemi regionali nella ossatura di una Italia migliorata ed ingrandita.

Si è qui più specificamente accennato alla marina a vela del Reame; quanto a quella a vapore, basterà ricordare che il poco felice risultato economico del *Ferdinando I*, demolito a Napoli nel 1820, in conseguenza, di una irreparabile avaria avuta nel viaggio di ritorno da Marsiglia, dove esso era rimasto un anno in disarmo, aveva scoraggiato pubblico e dirigenti. Ma il Medici riuscì a sormontare ogni difficoltà; con Decreto 23 dicembre 1823, fu accordato al Principe di Butera un privilegio, per 10 anni, per trasporti periodici di passeggieri fra Sicilia e continente. Venne costituita la *Amministrazione privilegiata dei pacchetti a vapore delle Due Sicilie*, con sede a Napoli, che mise in servizio il *Real Ferdinando*, partito per la prima volta il 20 giugno 1824 da Napoli per Palermo e Messina. Alla Società fu concessa, subito dopo, una sovvenzione per il trasporto postale « *primo esempio di convenzione marittima in Italia* »[1] ma le cose non migliorarono e si smise l'esercizio. Dopo qualche vicissitudine si addivenne alla costituzione della *Società Giorgio Sicard, Benucci e Pizzardi*, con la quale la navigazione a vapore napoletana ebbe un assetto definitivo ed ottima organizzazione con sede a Napoli, agenzie a Palermo, Messina, Livorno, Genova e Marsiglia. Sino al 1830 essa rimase l'unica Compagnia di navigazione a vapore nel Mediterraneo. Dopo varie vicende; scaduto nel 1834 e non rinnovato il privilegio che, concesso al Butera, era stato ripreso dalla *Sicard*, il Governo, il 17 maggio 1836, istituì una *Delegazione Reale dei pacchetti a vapore*, abolita nel 1839, senza aver dato i risultati che se ne speravano. Da quella data la navigazione a vapore ebbe impulso, agevolata dal fatto

---

[1] Epperò sbaglia il RONCAGLI — osserva il PERFETTO, cit., dal quale prendo le notizie relative alla navigazione a vapore del Reame — quando attribuisce la priorità a quella stipulata dal Governo Sardo con la Società Rubattino « per il trasporto della posta fra Genova e la Sardegna la quale ebbe luogo nel 1831 ».

che, nel 1845, Inghilterra, Francia e Spagna rinunziavano al noto ristorno del 10%, firmando con Napoli trattati di commercio che assicuravano il trattamento scambievole della nazione più favorita; trattati con quasi tutti gli altri Stati Europei e con gli Stati Uniti seguirono dal 1847 al 1848; nel 1854 il *Sicilia*, di 1200 tonnellate e trecento cavalli, sotto il Comando di Ferdinando Cafiero, di proprietà della allora costituita *Società Sicula transatlantica* promossa dal palermitano Salvatore De Pace, andò a New-York «e fu il primo piroscafo dell'Europa meridionale che avesse compiuto tale viaggio». Nel 1860 «la marina a vapore napoletana era la più importante in Italia» contando venti piroscafi (di cui 14 in ferro) divisi fra cinque società.[1]

In questo fervore di attività e di opere occorre inquadrare la vita di Vincenzo-Andrea-Liberto di Bartolo, nato ad Ustica il 7 maggio 1802 da genitori che avevano avuto, ed immaturamente perduti, altri quattro figli. Nel 1809 egli riceveva da Pietro Gulli, venuto in Ustica, lezioni di francese ed inglese in modo da diventare «*prima che compisse il dodicesimo anno, padrone delle due favelle*». A dodici anni, lo zio Andrea di Bartolo, Capitano marittimo, lo inviava al *Seminario nautico*, «Ivi lo strenuo giovine prove mirabili dava di sua capacità volando sopra i coevi potissimamente nel disegno e nelle matematiche». A 15 anni iniziava la navigazione sullo sciabecco *Collegio Nautico*,[2] comandato dallo zio, visitando Alessandria, Costan-

---

[1] Cfr. Carlo Perfetto, cit.

[2] Lo sciabecco *Il Salvatore*, di proprietà del cav. Berardo di Ferro, trapanese, era stato sequestrato dalla Regia Corte. Il 12 gennaio 1807, il Re ordinava che venisse consegnato al cap. Giovanni Fileti, Direttore del Seminario Nautico «perchè lo faccia risarcire mettendolo in attività secondo lo stile mercantile, lo affidi al comando di qualche capitano già alunno del Seminario Nautico e lo renda, così, impegnato nel commercio marittimo». Lo sciabecco prendeva quindi nome *Collegio Nautico* e venne posto sotto il comando dello zio, già indicato, del Di Bartolo: l'«alunno Andrea Di Bartolo di Ustica,

tinopoli, Odessa, Lisbona. A 18 anni era nominato professore di aritmetica e geografia, nel Collegio di Palermo.

Riprendeva dopo tre anni la navigazione, da *pilota*, facendo viaggi di Amsterdam, Costantinopoli, Gibilterra, Trieste, Marsiglia. Nel 1825 sposò Elisabetta Consiglio, palermitana, che gli diede 8 figli; Caterina, Onofria, Elisabetta, Maddalena, Rosina, Carolina, Emilia, Ignazio. Nel 1827, al comando del brigantino *Gabriele* armatore il Barone Chiaramonte Bordonaro, andava a Marsiglia, Algeri, Inghilterra; nel 1831 perdeva il padre; ripartiva, al comando del brigantino *Alessandro* di Beniamino Ingham, per il sud-America, Brasile, Inghilterra e quindi Boston, Terranova; nel 1837 assumeva il comando dell'*Elisa*, pure dello Ingham, tornando in Inghilterra ed in America del Nord.[1] Il 28 ottobre 1838, di nuovo al comando dell'*Elisa*, parte per Boston, carico di generi isolani; esce dallo stretto il 10 dicembre, incontra violento fortunale nella notte del 6 gennaio, durante la quale, come è ricordato nel *Giornale Nautico* « perde tutta la manovra e vele eccetto gli alberi e pennoni maggiori e bompresso ». Il di Bartolo riportò anche la frattura della « scapola sinistra del braccio » fu perciò costretto a lasciare per parecchi giorni il comando al suo bravo pilota Federico Montechiaro o, più esattamente, Monticchiaro.[2] Per tutto

---

giovane che aveva dato sempre splendide prove di coraggio, di capacità e di onoratezza ». Esso era armato con 14 cannoni, aveva cinquanta uomini di equipaggio, fra bassaforza e Stato Maggiore ; era destinato al trasporto dei corrieri di Gabinetto, tra Palermo e Trieste ma, nello stesso tempo faceva delle « speculazioni commerciali ». Difatti, ad esempio, nel primo viaggio del 1807, caricato sale a Trapani ritornava poi a Palermo, per imbarcarvi i corrieri proseguendo per Trieste. In prosieguo di tempo fu destinato al traffico mercantile (cfr. SANSONE, *Storia del R. Istituto Nautico Gioeni-Trabia*, cit., p. 698).

[1] GIUSEPPE COGLITORE, *Vincenzo Di Bartolo : Cenno storico*, Messina, 1856. Erra dunque, come si vedrà anche in seguito, il GROPALLO quando afferma che « Vincenzo Florio fu il primo armatore italico ad inviare navi a caricare le spezierie a Sumatra ed a Giava » (p. 21 del *Romanzo della vela*, Milano, 1929).

[2] Federico Monticchiaro, il pilota, era oriundo delle Marche, a quanto mi raccontò il com. Mattina, Capitano di armamento della *Sicilia* e figlio di quell'Antonino Mattina che, da apprendista, fu imbarcato sulla *Elisa*, nella storica traversata. La madre, a Palermo, era stata

il mese di gennaio « furono travagliati da freddo tale che il termometro di *Fahrenheit* segnava al disotto del 12° e.... dopo 22 giorni di sofferta disgrazia, approdarono in Boston, in mezzo ad un turbine pel quale molti legni ruppero in quella spiaggia. Destò in tal porto meraviglia e commiserazione l'*Elisa* sdrucita, priva dell'opera morta (?!) e quasi dell'intera manovra, e venne lodata, da' Capitani delle navi nazionali e straniere che colà trovavansi, la *perizia* con la quale il di Bartolo ed il pilota di lui seppero in tanta avaria, recare in salvo il bastimento. Rifatto, il Capitano scaricò le merci: risarcì il legno dei danni sofferti, e, munito d'ampie facoltà dal Signor B. Ingham, nipote del padrone dell'*Elisa* che ivi trovavasi, si apparecchiò a mandare in esecuzione il pensiero di costui, dirigendosi per Sumatra, nelle Indie Orientali, a prendervi un carico di pepe nero ».[1]

Ho citato integralmente il Coglitore perchè dà modo di intendere come sia sorta l'idea del viaggio, del tutto nuovo per le marine italiane del tempo e da chi sia stata suggerita all'armatore. B. Ingham era il procuratore a Boston dell'azienda, armatoriale e commerciale,[2] *Barone Ingham e C.°* di Palermo; il di Bartolo era già stato altre volte nello stesso porto, abitualmente frequentato, per altro, dalla Marina Siciliana. Ora è da riflettere che il Massachusetts fu, durante il periodo aureo della marina mercantile americana — gradualmente sviluppatasi dopo, ed in conseguenza, del britannico *Atto di navigazione* del 1651, designato (ma impropriamente) col nome di Cromwell —

---

assunta come governante dal Duca di Montalbo; il bambino fu poscia inviato al Collegio Nautico. Il Monticchiaro doveva poi comandare alcuni velieri per Sumatra; il GROPALLO (p. 28 dell'opera citata) ricorda, che, nel 1857, il *Sumatra*, da lui comandato, arrivava a Napoli, da Penang, dopo 148 giorni di avventurosa navigazione, carico di 5500 sacchi di pepe nero.

1 COGLITORE, op. cit., p. 16.

2 I due caratteri erano ordinariamente fusi nell'azienda armatoriale del tempo. « *Autrefois l'armateur est assez souvent un spéculateur sur marchandises: il ne distingue pas le profit du transport et le profit de la revente* ». Così il RIPERT, *Droit Maritime*, Paris, 1929, tomo I, p. 828; egli aggiunge che nell'inchiesta sulla Marina mercantile francese del 1862 « *molti armatori dichiararono che si dedicavano ad operazioni commerciali* ».

alla testa del progresso marittimo nazionale tanto che nel 1783 la regione predetta contava *una nave per ogni cento abitanti* [1] mentre i suoi cantieri godevano di altissima rinomanza nelle costruzioni navali. Gli abitanti si erano attivamente rivolti al mare in primo luogo perchè il suolo roccioso ed infecondo scarsamente rimunerava le loro fatiche; [2] essi d'altra parte trovarono nell'esercizio della navigazione, oltre al guadagno, il mezzo certo di sfuggire alla tetraggine delle cittaduzze puritane della Nuova Inghilterra.[3] Cosicchè, dato il senso marinaro del paese, altamente considerata vi diventò la professione del mare.[4] In questo ambiente sia per il fascino dell'avventura, sia naturalmente per il lato lucroso delle imprese marittime, comuni erano le audaci navigazioni *per nuovi traffici* (basti pensare al trasporto ghiaccio per l'India di cui diremo dopo; ai traffici del caffè; alla caccia della balena che rese famosi *Nantuckettesi* ed abitanti di New Bedford). Ma gli abitanti di Salem trovarono ricchezza ed avventura, fra l'altro, nella costa nord-ovest di Sumatra. Nel 1793, a Benkulen, il cap. Jonathan Carnes sentì parlare della produzione di pepe sulla costa predetta. Tornato a Salem, parlò della cosa ad un commerciante locale: Jonathan Peele; ottenutone il comando di un rapido brigantino: il *Rajah*, di 130 tonn. e 10 uomini di equipaggio, partì, nel 1795, nel massimo segreto per *ignota destinazione*; « pur sprovvisto di carte o portolano, riuscì a navigare con sicurezza fra scogliere di corallo sino ad Ana-

---

1 BOUCHER, *La Marine Marchande Américaine*, Paris, 1923, p. 16.

2 « *Stark necessity made seamen of would be planters* », p. 11 ; « *Massachusetts went to sea not of choice, but of necessity* », p. 12. Cfr. SAMUEL ELIOT MORISON, *The maritime history of Massachusetts (1783-1870)*, Boston, 1922.

3 « *A sea voyage, moreover, was an easy escape from strict conventions and prying busybodies of New England* ». Cfr. MORISON, cit., p. 16.

4 « *The shipmaster's calling has always been of high repute in Massachusetts ; only the clergy, the magistracy, and the shipowning merchants — most of whom were retired master mariners — enjoyed a higher social standing in colonial days* », p. 16. Ed ancora : « *If an english gentleman went to sea, he chose the Navy. But in New England the social prestige of the merchant service remained as high as in colonial days* ». Cfr. MORISON, cit.

labu »; imbarcò ivi un carico di pepe; dopo diciotto mesi tornò in patria: merce e spese di viaggio importarono uno sborso di 18.000 dollari ma si potè rivendere il carico, a Salem, col 700 % (*settecento per cento*) di utile. Si verificò allora in quella cittadina la frenesia del pepe (*Salem went pepper mad*); Carnes, come volevano i tempi (si è già narrata la storia della rotta sul Nord-America) si chiuse nel più rigoroso segreto circa il luogo di imbarco del suo pepe e la rotta per arrivarvi: ciò nonostante, una dozzina di navi partì subito per Benkulen, ma con scarsissimi risultati. Gradualmente, peraltro, il segreto trapelò; verso il 1800, prima ancora che fosse pubblicata una carta idrografica dell'Arcipelago malese, i porti di Analabu, Susu, Tally-Pow, Mingin, Labuan, Muckie ecc. erano diventati ben familiari ai capitani di Salem, tanto che fra il *1° marzo ed il 14 maggio 1803, ventuno navi americane* (fra le quali dieci di Salem e otto di Boston) visitarono quelle coste per il pepe. Salem diventò l'emporio americano; « e per qualche tempo *mondiale* » del pepe. Dalle 492 libbre di tale derrata esportate dagli Stati Uniti nel 1791 si passa a 7.559.244 nel 1805: « più dei sette ottavi dell'intera produzione della costa nord-ovest di Sumatra ». E la maggior parte di questo pepe veniva sbarcata a Salem; il capitano James Cook, ne portò più di un milione di libbre in un sol carico della sua nave *Elisa* di 500 tonn. di stazza. Ma i lauti guadagni continuarono; ancora nel 1833, il brigantino *Smyrna* dell'armatore Bordman di Boston, partì per Sumatra. Il costo della nave, del carico di uscita, dell'arredamento fu dollari 28.218; le spese dei quattordici mesi di viaggio: dollari 5050. Ebbene, la vendita del pepe imbarcato diede un utile netto di quasi il *cento per cento*.[1]

È ora da aggiungere che « come mercato di distribuzione della frutta e del vino mediterranei, Boston mantenne il primato su New-York sino al 1850 circa »; dall'altra parte il *Bordman*, predetto, di Boston, nel 1830 mandava pepe in tutto il Mediterraneo; i suoi sopraccarico si regolavano nelle vendite, sentite, nello scalo di Gibilterra, le condi-

---

1 Morison, cit., pp. 90, 93, 912, 288-90. Cfr. pure Winthrop L. Marvin, *The american merchant marine*, New York, 1902, p. 201.

zioni dei mercati del pepe di Anversa, Livorno, Genova e Trieste.[1]

Tenute presenti tutte queste relazioni commerciali, il procedimento logico, secondo il quale venne in mente ad armatore e capitano della *Elisa* di caricare pepe a Sumatra, mi sembra ormai privo di oscurità.

Comunque, il viaggio è deciso. Ed è d'uopo, adesso, dare la parola al di Bartolo.

« Boston, 18 febbraio 1839.

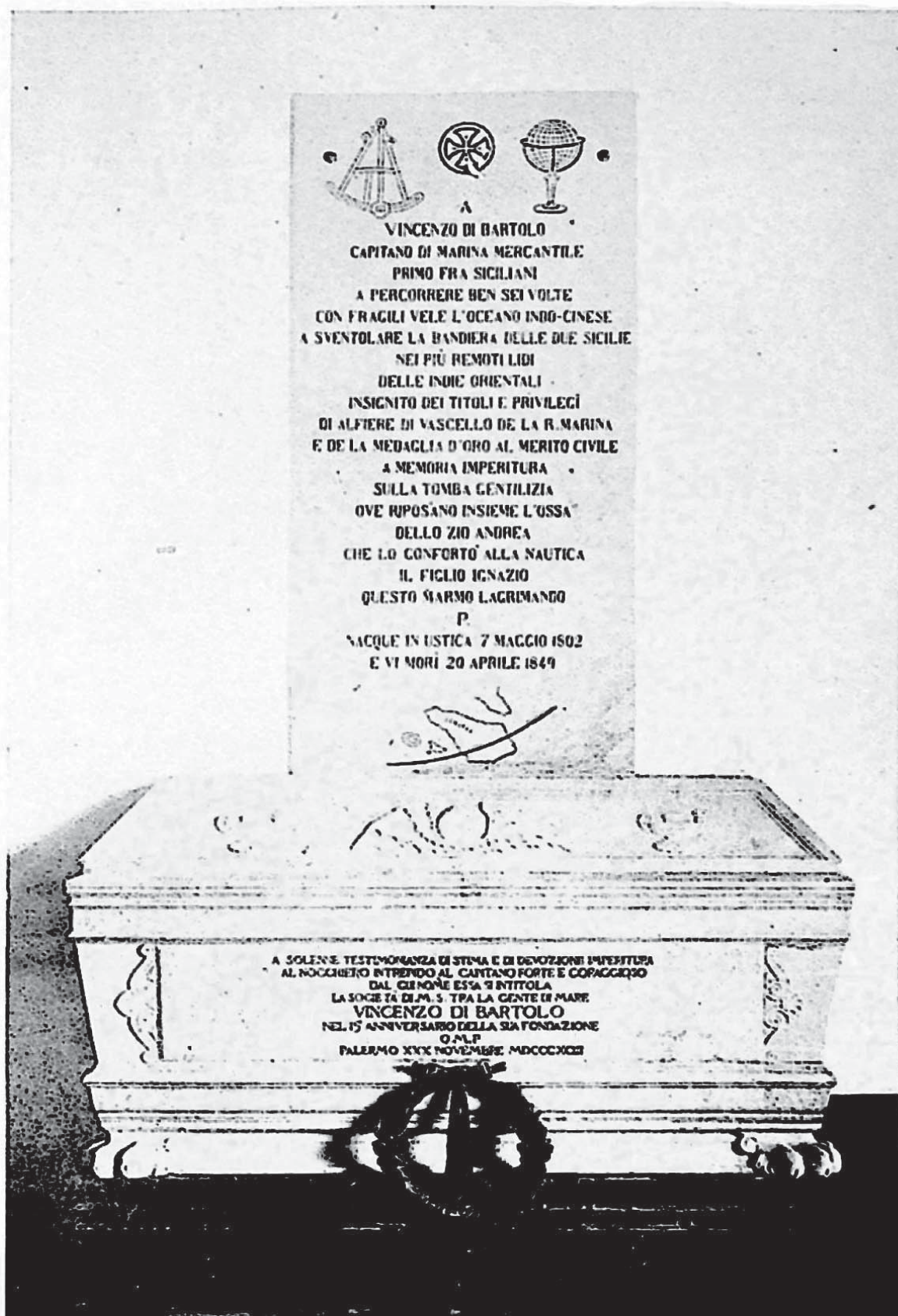
« *Noleggiato dal Sig. B. Ingham Nipote, qual procuratore delli SS. B. Ingham e Co. di Palermo per condursi in Sumatra per ivi acquistare un carico di pepe, per loro conto, e in mancanza di questo in altri porti delle Indie Orientali, per un carico di altri prodotti di quelle contrade, e di ritorno, toccando l'isola ove le ceneri di Napoleone si conservano, per rimpiazzo di provviste, proseguire il ritorno per lo Regno delle Due Sicilie. Il nolo resta convenuto a sei mila pezzi in tutto, tralasciando le altre convenzioni scritte nel contratto di noleggio, dal quale volendo potranno sempre conoscersi.*

« *Preparativi ed accordi al bastimento.*

« *Dietro la tempesta avuta nella notte del 6 gennaio decorso, si è rimpiazzata la manovra nel più perfetto ordine avendo modificate le dimensioni d'alberatura al gusto moderno* ».

Avevo ritenuto, in un primo tempo, che con la frase *gusto moderno* si intendesse la divisione della gabbia in *gabbia volante e barile*: ritrovato del cap. Howes del *Massachusetts*[2] (non mi è riuscito trovare la data esatta dell'invenzione che è certamente anteriore al 1850). Ma tale divisione non è attuata sulla *Sumatra* (vedi figura), poste-

---

1 Morison, cit., pp. 289-291.
2 Winthrop L. Marvin, cit., p. 384.

La tomba di Vincenzo di Bartolo a Ustica.

riormente comandata dal di Bartolo, per viaggi del pepe, ed è difficile ammettere che egli, una volta riconosciutine i vantaggi, abbia tralasciato di adottarla. Però mi sono poscia accorto che per adesione al gusto moderno il di Bartolo intende la riduzione della velatura in modo da consentire maggiore stabilità al bastimento, specie nella traversata in zavorra. Difatti nel *Giornale*, sotto la data 1-2 maggio 1839, si trova la seguente annotazione:

« *Nelle 24 ore l'equipaggio è stato addetto ad impiccolire un trinchetto di rispetto che, p. aver tagliati gli alberi maggiori, era troppo grande* ». *Provvistici* — continua il *Giornale* — *d'un intero gioco di vele completo nonchè di due gabbie, un trinchetto, una trinchettina, e tre pezze cottonina di rispetto, un pennone maggiore, due pennoni di gabbia, due alberi di gabbia, due aste di coltellaccio di rispetto. Si fecero altresì nel corpo del bastimento i seguenti servizi cioè:*

« *Riparato il danno all'opera morta, rotto dal mare diminuito tre piedi la larghezza della camera di coperta, cambiate due tavole lungo la coverta, contigue al Trincanile, impernato meglio il medesimo ove era scarso, posti dei bracciuoli nuovi alli Baj del Corridore, fatto un controbordo d'abbeto dal rame sotto l'Incinte, accomodata la Barcaccia, acquistata un'altra lancia di 20 piedi più propria per andare in terraferma nelle spiaggie di Sumatra, ove il pepe si produce, essendo tutte quasi soggette al grosso mare, fornito di tutti i piccoli oggetti che potrebbero mancare, di una eccellente cassa di strumenti di Maestro d'ascia e Calafato, di molti capi di rispetto, e di una bellissima cassetta Medicine con suo libro pel buon uso; in una parola si è posto il bastimento nello stato il più perfetto si potesse desiderare per poter disimpegnare viaggio di simil fatta.*

« *S'imbarcarono 35 tonn. di zavorra che stesa da poppa a prora li si è fabbricata sopra una piattaforma di doppio suolo di tavole di abbeto, restando perfettamente chiusa e questa per restare sotto al pepe per supplire alla mancanza del di lui leggero peso, e quindi imbarcate altre settanta tonnellate zavorra, a questa li si fecero le correnti da poppa a prora per evitare che corresse alla banda* ».

Come ben si vede, il criterio che regola il carico e lo stivaggio della zavorra è subordinato alla natura della merce che si va ad imbarcare. Le 35 tonn. spianate nella stiva, da poppa a prora, e coperte da un doppio piano di tavole di abete, dovevano garantire la giusta stabilità al veliero allorchè avrebbe lasciato le Indie col carico di pepe di modesto peso specifico; le altre 70 tonnellate, dovevano consentire, in aggiunta alle prime, la regolare immersione al bastimento per compiere la traversata di andata a vuoto. Queste 70 tonnellate furono collocate da bande opposte ad un piano di tavole longitudinali costruite nella stiva che ne assicurava la inamovibilità con i movimenti di rullio. A questo riguardo è da aggiungere che il di Bartolo prima di lasciare Boston ebbe cura di imbarcare pure « *450 sacchi e 20 fusti per riempirli di pepe per metterli in camera a coverta all'oggetto di svuotarli in stiva dopo che il pepe, per il rollio del bastimento, fosse calato a basso ossia risaccato per evitare che il medesimo corresse alla banda* ». Egli mirò quindi, anche in questo modo, a scongiurare i pericoli che presenta il carico scorrevole.

« *Si è rinnovata la paretea della sentina, quella della cassa delle catene, rinforzate le paratie di separazione di camera e stivige e finalmente calafatato il bastimento nel di dentro per evitare che il pepe entrasse in sentina.*

« *Il carico di andata, consistente in soli 17.000 pezzi duri effettivi di Spagna e d'un credito di 2500 sterline a mio favore da poter trarre, in occorrenza, da qualunque porto al di là del Capo di Buona Speranza a sei mesi vista ed a dieci mesi data sopra li Signori Fetcher Alexander e C. di Londra per conto di B. Ingham e C. di Palermo essendo queste una delle case più conosciute nell'Indie Orientali.*

« *Sapendo che i Malesi abitatori dell'isola di Sumatra sono popoli incivilizzati senza governo e senza costume, sono inclinatissimi alla pirateria come spessissimo è accaduto, ma fortunatamente essendo codardi di carattere e forniti di sole armi bianche esercitano il loro mestiere col tradimento. Non di meno coloro che vanno nelle Indie, partono tutti in certo modo armati e specialmente quelli*

che devono passare pei pressi della Sonda, di Malacca ecc. Fu d'uopo anche noi fornirci delle seguenti

« Armi e munizioni.

« 2 coronate del calibro da 9'', due dette 4'', due cannoncini portatili per sopra la frisata, 14 fucili, 14 sciabole, 14 baionette a spontoni, una pistola a otto colpi, per sacca (tasca), di bellissima invenzione da poter scaricare tutti gli otto colpi in pochi secondi senza caricarli mentre si tira.

« 20 mitraglie e 30 palle per le coronata da 9'', 18 palle e 12 mitraglie per quelle da 4'', 30 palle per i cannoncini portatili, 120 cartocci di polvere già preparati in laniglia e pesati in corrispondenza ai diversi calibri, 200 cartocci di fucile e finalmente tutti gli ordegni addetti al maneggio delle suddette armi, più sei patroncine, 3 porta cartocci di rame, 3 cavatori ecc. ».

Or qui una breve digressione. Le precauzioni non erano eccessive perchè nella costa produttrice del pepe ce ne era abbastanza di pericolo: « *molte ossa di gente di Salem giacciono nelle acque di Sumatra, con un kriss malese fra le costole* ».[1]

Del resto l'attività piratesca dei Daiachi — cacciatori di teste — e dei Malesi era nota ai marini di quei tempi; più ancora dovevano esserlo, nella *Nuova Inghilterra*, le gesta di Raga « Principe dei Pirati » che, iniziate nel 1813, su vasta scala, le operazioni, dominò per 17 anni nello stretto di *Makassar*. Nel settembre 1831, difatti, l'equipaggio del brigantino *Friendship* di Salem; alla fonda a *Kuala Batu* — costa ovest di Sumatra — sotto carico di pepe fu massacrato, all'improvviso, dai nativi che stavano a bordo. Soltanto una mezza dozzina, tra i quali il Capitano: *Endicott*, riuscì a sfuggire in un battello. La strage fu vendicata dalla fregata americana *Potomac* — appositamente inviata sotto il comando del commodoro Downes — che diede fondo a Kuala Batu, sotto mentite spoglie di nave mercantile. Nella notte essa mise a terra trecento uomini che occuparono i forti ed incendiarono il villaggio, superando accanita resistenza.

---

[1] MORISON, cit., p. 91.

Ma la lezione non giovò; la pirateria malese difatti non cessava; nel 1843 una flottiglia di James Brooke, Rajah di Sarawak, alla quale si era unita una nave da guerra britannica: *Dido*, sotto il *Keppel*, risalì il fiume Sarebas, distruggendo i covi dei pirati; nel 1844 altra operazione contro il Rajah dei *Sakarrans*; nel 1849 nuova e decisiva punizione contro i pirati della costa settentrionale di Borneo. « *L'Arcipelago Malese era rimasto l'ultima fortezza della pirateria su vasta scala* ».[1]

Il giornale del *di Bartolo* enumera, poscia le provviste fatte; l'elenco, che si riporta integralmente, è caratteristico perchè richiama alla memoria il predominio che allora, per forza di cosa, godevano a bordo, fra i viveri, i cibi salati, od altrimenti conservati, mentre si cercava di assicurare anche una certa provvista di carne fresca, imbarcando una scorta di animali viventi.

« *Il cibo della gente di mare nell'epoca nella quale non si conosce nè la scatola di conserva nè il frigorifero, non è affatto variato nel corso delle lunghe traversate: biscotto, carne e pesce salato; di tempo in tempo (sulle grandi navi) la carne coriacea di bue o di un montone, strapazzato dal rullio e mangiato non appena accoppato* ».[2]

« *Provviste per un anno, eccetto l'acqua.*

« Biscotto libbre 6000; *carne di manzo salata* barili 25, di porco *salata* barili 10, in tutto libbre 7000; vino comune galloni 240; vino di Marsala galloni 60; rum galloni 15; molassa 1/2 bottaccio; caffè libbre 130; the libbre 17; zucchero libbre 250; riso barili 21 lib. 400; maccaroni lib. 360; farina barili 2; *baccalà* lib. 560, *aringhe salate* lib. 300; un *barile ventre e lingue di baccalà*; *aringhe fumate* 2 cassette; 2 *pregiutti*; 5 barili patate; due barili pomi; *formaggio* lib. 300; strutto lib. 43; butiro 50 lib.; ova 12 dozzine; *carne fresca* lib. 110; 8 *porchetti*

---

1 PHILIP GOSSE, *History of Piracy*, London, 1932, p. 288 e segg. È da rilevarsi che il Di Bartolo era stato ben informato anche circa la codardia dei pirati malesi: « *Come questi selvaggi fossero estremamente codardi* — dice il GOSSE, p. 289 — *è dimostrato dalla loro condotta in confronto a qualsiasi difesa* ». E ancora: « *avevano più astuzia che coraggio e preferivano attaccare le donne quanto possibile* ».

2 LA ROERIE et VIVIELLE, cit., tomo II, p. 276.

di 40 libbre l'uno circa, vivi; una troia gravida da partorire in 40 giorni; 4 dozzine galline; 2400 galloni acqua da bere; 800 galloni detta per gli animali; olio d'oliva galloni 18; olio di balena galloni 15; una cassa candele sparmaceto; mezza tonnellata carbon fossile; 5 corde legna da fuoco; granone 16 bushel; cipolle 2 barili; legumi 3 sacchi; sale 3 bushels; aceto 35 galloni ».

« *Pittura.*

« Bianchetto due barilotti; nero 2 detti; giallo, verde, rosso una latta per ognuno; acqua rasa un gallone; olio di lino 5 galloni; stucco lib. 20; retirgilio lib. 3; e una quantità di pennelli.

STATO SETTIMANALE
DELLE PROVVISTE DA SOMMINISTRARE ALL'EQUIPAGGIO

Domenica	Mattina	Formaggio, vino, pane 40 gallette per 10 persone.
	Mezzogiorno	Carne di porco, a ragù, maccaroni, formaggio, vino
	Sera	Carne rimasta e vino
Lunedì	Mattina	Sardine, caffè e melassa
	Mezzogiorno	Manzo bollito, minestra di ceci e riso, rum
	Sera	Carne restante, the e zucchero
Martedì	Mattina	Aringhe fumate o salate, caffè con melassa
	Mezzogiorno	Porco bollito, zuppa di riso e vino
	Sera	Carne restante, the e zucchero
Mercoledì	Mattina	Sardine, caffè con melassa
	Mezzogiorno	Carne di manzo, zuppa di fave con pasta e rum
	Sera	Carne restante, the e zucchero
Giovedì	Mattina	Formaggio e vino
	Mezzogiorno	Manzo a ragù, maccheroni, formaggio e vino
	Sera	Carne restante e vino
Venerdì	Mattina	Sardine, caffè con melassa
	Mezzogiorno	Zuppa di sole fave, condite con olio senza companaggio e vino
	Sera	Baccalà bollito con patate condito olio e vino
Sabato	Mattina	Aringhe fumate o salate, caffè e melassa
	Mezzogiorno	Zuppa di ceci con riso condita con strutto, rum
	Sera	Baccalà con patate, condite con olio e rum

« Si caricarono a bordo 400 piedi quadrati di tavole per servire alla formazione di casse di zucchero nel caso non si trovasse del pepe in Sumatra e fossimo obbligati andare altrove.

« Ci siamo muniti del *Libro dei Segnali generali*, per poter parlare in distanza con tutti i legni che s'incontreranno forniti di detti segnali e con i telegrafi nella Costa d'America ed Holy Head in Inghilterra ».[1]

Interessante è poi il ruolino dell'equipaggio (vedi pagina seguente), perchè dà i nomi, che si credevano perduti, dei componenti la spedizione. Si osservi in esso, che la tradizionale abitudine siciliana del vitto *alla scarsa* — cioè a carico dell'equipaggio — (abitudine rimasta in vigore sino ai giorni nostri; ancora nei primi del 1900, sui velieri del D'Alì di Trapani il marinaio usciva con 90 lire alla scarsa) è soppressa, data l'importanza del viaggio. Si è quindi seguìto, anche nelle paghe, l'uso di Boston; in quel torno difatti, nella Nuova Inghilterra gli equipaggi erano così pagati: « *otto dollari al mese per i mozzi, dieci per i marittimi e dodici per quelli qualificati; nelle lunghe traversate* ».[2]

« Il vitto dell'equipaggio è fornito a spesa del propr. del brigantino.

« I suddetti salari sono franchi.

« Si è imbarcato, con passaporto vidimato dal Console di Boston il Sig. Francesco Augusto Bertody, americano, da servirci da interprete della lingua Orientale e per pratico di quelle Coste ed informato come colà si fanno gli affari per quindi ritornare con noi in Italia. Salario del medesimo, dollari 30 al mese oltre al vitto e dollari 400 extra alla fine del viaggio ».

Il giornale dà poi minuziose notizie — che a quei tempi dovevano essere assai interessanti — circa la raccolta e la produzione del pepe, la qualità delle diverse produzio-

1 « *Il formaggio, nelle marine cattoliche, sostituisce la carne nei giorni di magro, in base ad una lunga tradizione* ». Così La Roerie et Vivielle, cit., p. 276. Ma, come si vede, la marina di Palermo cercava, il venerdì, di adoperare il pesce, sia pure salato ; il formaggio serviva ad altri, pur intuibili, usi.

1 Morison, cit., p. 257.

ni ecc.; notizie che si tralasciano per studio di brevità. È più opportuno riportare il brano seguente che si riferisce alla parte commerciale dell'impresa:

« I luoghi ove si raccoglie il pepe nella costa di N. E. di Sumatra sono Lankat e Delli con Saidang. I primi che producono 15.000 piculs; l'ultimo 3.000 piculs (il *picul*

RUOLO D'EQUIPAGGIO E SALARIO AL MEDESIMO

N.	COGNOME E NOME	Età	Patria	Classe	Salari e gratificazioni
1	Vincenzo di Bartolo .	36	Ustica	Capit. d'altura	Dollari 24 al mese - Cappa e dol. 600 extra
2	Federico Monticchiaro	25	Ancona	Pilota altura	27 al mese - 100 extra
3	Domenico Pitrè . . .	34	Palermo	Nostromo	18 al mese
4	Antonino Mattina . .	21	»	Marinar. appr.	12,50 »
5	Francesco Sposito . .	54	Meta	Marin. camm.	12,50 »
6	Andrea Sposito. . . .	24	Palermo	Marinaio	12,50 »
7	Sal. Gius. La Nasa . .	24	Termini	»	12,50 »
8	Benedetto Mercurio .	28	Palermo	»	12,50 »
9	Giuseppe Monte . . .	37	Termini	»	12,50 »
10	Antonino Rizzo . . .	28	»	»	12,50 »
11	Antonino Culotta. . .	42	»	»	12,50 »
12	Felice Di Simone. . .	19	Ustica	Giovinotto	8,00 »
13	Pietro Gangurra . . .	15	Termini	»	8,00 »

malese, avverte il di Bartolo è = 198 libbre circa; i malesi però adoperano ancora il picul cinese che è = 131 libbre circa). La coltivazione è fatta nell'interno e trasportata dalla nazione Batta.

« I porti della Costa di S. O. di Sumatra ove si carica il pepe sono:

« Il porto ed il distretto di Tunnah che producono 40.000 piculs; Distretto di Pulo Dua 4000; quello di Cluat 30.000; la costa da Tampat Tuan sino a Susù 33.000; il porto di Susù 1000; Qualla Batta 20.000; Analabù 2000; il distretto a Nord di Analabu 20.000 facendo in tutto 150.111 piculs. È da rimarcarsi che in questi luoghi la coltura e le produzioni sono estremamente fluttuanti.

« Durante l'ultima raccolta di pepe hanno ottenuto il carico sino a 27 legni americani nella sola costa occidentale di Sumatra; 4 grossi legni francesi oltre quelli della Compagnia delle Indie Orientali, che ne portarono via almeno 500 tonn., essendo tutto questo traffico nelle mani di soli Europei ed Americani. Questa quantità di pepe che là si cerca è trasportata in Europa ed America ed in piccola parte nella Cina. La costa di N. E. di Sumatra da Pediers sino a Curimons è stimata produrre come sopra dettosi a 18.000 piculs; l'isola del Principe di Galles è il principale deposito da dove la maggior parte è trasportata in Cina e l'isola stessa ne produce circa 15.000 piculs ».

« Altre notizie sull'istesso particolare.

« Fà di bisogno munirsi di 5 o 600 sacchi delli più grandi e forti per pesare il pepe mentre colà non possono trovarsene come anche serviranno pel trasporto a bordo del medesimo se sarà necessario. Egli è costume in quei luoghi di cedere due libbre a pesata pel trabocco della bilancia.

« Le barche da trasporto si pagono a dollari 2 sino a 4 il 100 sacchi e ciò secondo la distanza del bastimento da terra e secondo il mare più o meno grosso al quale sono soggette quasi tutte quelle spiagge ».

Segue un lungo elenco — pure, per quei tempi, utilissimo — dei *caricatori* (luoghi di imbarco) del pepe a Sumatra ed il relativo grado di bontà nei riguardi idrografici e del carattere degli abitanti:

« Non si domanda altra moneta per i pagamenti — informa poi il *Giornale* — che pezzi duri di Spagna colonnati. È necessario portar colà una stadera o gran bilancia per pesare il pepe e 5 pesi di libre 56 l'uno e li necessari piccoli pesi.

« Si raccomanda una indispensabile accortezza ed attenzione di non permettere che a bordo monti più di una persona o 2 persone al più in una volta, e non permetter per nessun pretesto che qualche battello approssimi di notte al bastimento; in conseguenza vi saranno la notte non meno di due persone di guardia sul ponte che passeggino da poppa a prua una per ogni lato ed una inviolabile

regola e rigore che le guardie non si siedano affatto acciò il sonno non li prendesse e così poter rischiare d'essere sorpresi dai traditori pirati malesi.

« Queste regole sono state sempre osservate diversamente spessissimo i bastimenti verrebbero assaliti e gli equipaggi trucidati ».[1]

Seguono un *Breve Vocabulario* della lingua malese e qualche poesia tradotta che dànno ancora una prova (qualora a ciò non bastasse la precisione e la minuzia dei preparativi) della coscienza con la quale il di Bartolo si preparò al viaggio che doveva intraprendere.

*
* *

La mattina del 1° marzo 1839 l'*Elisa* — 249 tonnellate — è pronta alla partenza. Pitturata, come vuole il costume del tempo, con una striscia bianca sul fondo nero, con quadratini neri a disegnare gli inesistenti portelli dei cannoni,[2]

---

[1] Ecco, dal giornale del di Bartolo, un esemplare di contratto per il pepe:

Traduzione di un contratto di compra
fatto in Sumatra con uno dei capi di quei paesi.

« In forza della presente resta convenuto tra il Cap. .... del bastimento N. N. da una parte ed il figlio del Banza Rajah di Pahbanibba dall'altra parte;

« Che il suddetto Rajah provvederà e consegnerà al detto Capitano un pieno carico di pepe per il detto suo bastimento di buona qualità di buon peso e con 4 libbre d'abbono ogni pesata. Sarà sano per sano.

« Il pepe da essere asciutto e franco d'arena, pietre o altro corpo estraneo.

« Il detto Rajah dopo pesato il pepe sarà sua cura di farlo imbarcare sopra i battelli per il che riceverà un *pezzo* per ogni sacco.

« Il Capitano .... si obbliga di passare a detto Rajah pezzi duri colonnati per ogni picul da contarseli e pagarseli ogni sera a bordo il bastimento. Il Rajah promette di non vendere a nessun altro legno del pepe, nel caso se ne avvicinassero, nè inglesi nè americani, sinchè il bastimento del Capitano .... non fosse pienamente carico nè permettere che si esportasse del pepe da nessuna *proa* o *sampan* ».

[2] Sarebbe la *Nelson fashion*. Ma la vera, la primitiva sembra sia stata la seguente: una striscia di ocra gialla che copre ogni fila di portelli, separata dal fondo nero mediante una finissima striscia bianca. Cfr. La Roerie et Vivielle, tomo II, p. 91. Comunque l'uso (che fu

essa attende il pilota. Piccolo scafo, invero per una così lunga e disagiata traversata. Ma a quei tempi le stazze unitarie non erano molto alte; le 150-200 tonn. non erano di ostacolo alle lunghe navigazioni; Howard Houlder dichiara difatti di avere in suo possesso un contratto di noleggio, del 27 gennaio 1853, del *Nora*, di meno di 200 tonn. nette per un viaggio Londra-Geelong; ma noi sappiamo che nel 1844 la goletta ligure *Speranza*, di 88 tonnellate era nota come corriere di Bahia.[1]

Comunque, alle 13 « essendo tutto pronto, il pilota prattico a bordo, con i buoni augurj degli amici ci posimo a vela »;[2] alle 15 in franchia della lanterna di Boston, si

---

poi ripreso dai grandi velieri in ferro francese) aveva per i marinai del tempo uno scopo : apparire, a distanza, una nave da guerra in modo da essere sfuggita « *dai pirati cinesi e malesi* ». Cfr. « Nautical Magazine », giugno 1926, p. 570.

[1] Nolo complessivo del *Nora* : 1400 sterline. Cfr. « Lloyd's List » del 28 marzo 1928 ; quanto alla *Speranza*, cfr. Gropallo, cit., p. 22.

[2] Si saranno aiutati nel virare l'àncora, con qualche *shanty* ? (corruzione dello *chanter* francese). È strano che nelle marine italiane gli *chanties* non siano stati in onore cosicchè non se ne ricordano se non nella forma scheletrica del *mugolio*, sulle navi liguri e delle cantilene su navi di altre regioni. E sarei grato a qualche vecchio capitano se potesse interloquire in proposito. Il com. Mattina, al quale debbo tanti ricordi sulla Marina Palermitana (e che è figlio dell'*apprendista* dell'*Elisa*), mi informò che sui velieri siciliani erano adottati *chanties* inglesi, naturalmente più o meno deformati, e ne citò un verso che ancora gli restava nella memoria : *Blow boys, bully boys, bully crew, blow!* che è un ampliamento del ritornello del coro del noto *Chanty* anglosassone : *Blow, Boys, Blow!* di probabile origine americana riportato a p. 44 di Sampson, *The seven seven seas chanty book*, London. Io ho saputo di un altro *chanty* di evidente origine anglo-sassone e con *infiltrazioni* dialettali siciliane *pescato*, per così dire, nella memoria di un vecchio marinaio siciliano ; lo riporto qui in seguito :

O ringo, ringo, *cunuè*,
Sciarivarivinga, sciarivarinnè
Ca lu niuro 'n teni re.

Iu mi partu da mè terra,
Iu mi vadu a dispaccià
Tralalà, là, là
Pappagallu tira 'n pè
Io pulliero *i verencelli*
Io pulliero *ivroncò*.
Vittoria Vittoria!
Sciarivarivà bombò oh! oh!

lascia il pilota « facendo corsa all'Est con una mano di terzaruoli alla gabbia ». Il viaggio è realmente iniziato; alle 23 « presa la seconda mano di terzaruoli alle gabbie e serrata la maestra »; aria chiara, vento fresco da ONO, che cambia nella notte a OSO e si mantiene per tutto il giorno successivo sino a quando, alle 19, « furiose burrasche » non obbligano a « serrare il parucchetto » e prendere l'ultima mano di terzaruoli alla gabbia. Si continua così con venti variabili dal 4° e dal 1° quadrante, sino al giorno 7 marzo, quando il tempo stabilmente migliora.

Non tedierò i lettori con la minuziosa e monotona esposizione del viaggio, mi limiterò a riferire, in ordine cronologico, commentandoli, se del caso, gli eventi più notevoli.

Dirò soltanto che la condotta della navigazione si rivela perfetta in tutti i particolari. Tutti i calcoli della vecchia navigazione astronomica venivano eseguiti a bordo dell'*Elisa*: altezze meridiane, latitudine con le circummeridiane, longitudine con i cronometri e col metodo delle distanze lunari; variazione magnetica col metodo delle amplitudine al sorgere del tramonto ecc. Quattro volte al giorno (mezzodì, sera, notte e mattino) venivano registrati i dati metereologici: pressione, temperatura letta al termometro attaccato al barometro, temperatura segnata dal termometro libero, temperatura dell'acqua di mare, nebulosità, densità, direzione e velocità del vento. Con eccessiva accuratezza venivano registrate tutte le anomalie che, alle varie latitudini si riscontravano nel giro dei venti; la dire-

---

Io pulliero *i verencelli*
Ai bini *volli dei* ;
Urrà ! Rancid !

O rancicò, o pullerù,
Tralalalala, la, la, la, la!!!
Ai cheme grasse ven,
Ai cheme *orcicò.*
Oh gersù
Ai cheme grasse ven.

Se il lettore ci capisce qualche cosa !

zione e la velocità della corrente (rilevata dal confronto del punto nave osservato con quello stimato e talvolta da successivi punti nave). Grande importanza dava il di Bartolo alla temperatura dell'acqua per il riconoscimento della esistenza di una corrente. Eppure le cognizioni teoriche circa i principî sui quali erano fondati i varii strumenti che servivano alla raccolta dei dati meteorologici, non erano ancora accessibili a tutti in quell'epoca! Il di Bartolo ce lo dimostra nella *Nota*, inscritta nel *Giornale* in data 30 aprile-1° maggio, e che indica la sorpresa della seguente constatazione attraverso successive letture: « Dalle osservazioni barometriche si deduce che il mercurio monta con i venti australi ed abbassa con i boreali essendo quelli i venti di buon tempo, questi i venti di cattivo tempo, all'opposto dell'emisfero boreale ».

Di importante rilievo è anche il fatto che il nostro capitano più volte, nel corso della navigazione, dimostra il suo compiacimento per avere il barometro ben preavvisato il cattivo tempo. Anzi egli, a questo riguardo annota le successive variazioni dell'istrumento: Graduale abbassamento, stazionamento, rapido abbassamento, graduale innalzamento. Da ciò si rileva che le poche leggi allora conosciute sulla circolazione atmosferica e le norme pratiche per una razionale predizione del tempo erano ben note ai naviganti.

Quanto alla rotta seguita dell'*Elisa* varrà dire che essa coincide in massima con quella in prosieguo di tempo consigliata dall'Ammiragliato per i velieri e che altro non è che la rotta del Maury alquanto modificata.

7 marzo 1839. — A mezzodì a « parlamento colla nave chiamata *Hamilton* Cap. Spelding, partita da Boston 24 ore pria di noi, diretta per Calcutta carica di *gelo* » ossia *ghiaccio*, in latitudine stim. 37° 18′ N.; longitudine stim. 53° 54′ O. Si navigò di conserva; e alle 21 dell'8 marzo la *Hamilton* mostrò il suo fanale « noi corrispondemmo col nostro ». Il 9 le due navi si perdettero di vista; alle 15 del 24 marzo sono nuovamente in vista; alle 16 del 25, di nuovo a parlamento « dopo 15 giorni che ci eravamo separati; il suo cammino è perfettamente eguale al nostro; non vi è la differenza di un controvelaccio ». L'indomani si

perdono di vista; alle 18 del 28 marzo si avvistano di nuovo: « *cosa veramente singolare navigare a proprio bell'agio, dividerci e ritrovarci nuovamente per 3 o 4 volte* ». Nella mattinata del 1° aprile il capitano dell'*Hamilton* « *venuto a bordo a pranzo, salutato con tre tiri di cannoni* » uno dei quali a palla per provare le nuove « coronate ». Alle 4 del 5 aprile la nave americana è ancora di poppa, poi non la si vedrà più.

Si è detto che l'*Hamilton* era carica di ghiaccio; non sarà inopportuno un commento. « Quando il ventiduenne Federico Tudor si propose di imbarcare il ghiaccio dello stagno paterno, in *Saygus*, a destinazione delle Indie Occidentali, tutta Boston lo ritenne matto e con qualche difficoltà, dato il timore che il ghiaccio si liquefacesse allagando la stiva, si trovò un equipaggio per il suo brigantino ».[1] La prima spedizione — nel 1805 — di 130 tonn. di ghiaccio alla Martinica fu un insuccesso; ma Tudor perseverò e nel 1812 aveva già stabilito una piccola corrente di traffico con le Indie Occidentali; nel 1817-18 estese il traffico a Charleston, Savannah, New-Orleans. La storia della sua impresa, sulla quale varrà soffermarsi, è tutta sotto i segni della pazienza e del ripetuto esperimento. Per impedire la liquefazione dovette foderare internamente la nave, adottando successivamente, come isolante: riso, grano, fieno, scorza di alberi, polverino di carbone e fermandosi, infine, alla *segatura di pino*. I capitani avevano ordine espresso di non aprire mai i boccaporti. Ma la difficoltà più grave consisteva nel fatto che egli non poteva contare su una richiesta definitiva e pronta di ghiaccio ma doveva invece creare un mercato, educando all'uso del nuovo prodotto non solo le categorie più alte della popolazione locale ma anche le classi lavoratrici. Le istruzioni da lui date al sopracarico Osgood Carney del barco *Madagascar*, durante la prima spedizione a Rio de Janeiro, sono intonate a psicologia pratica. « Se voi riuscirete ad introdurre l'abitudine delle bevande ghiacciate *allo stesso* prezzo di quelle calde, negli stessi posti dove queste si bevono; regalando magari il ghiaccio, avrete operato bene. Lo spaccio fre-

[1] Morrison, pp. 280-284.

quentato dalla categoria più bassa della popolazione deve essere scelto per questo scopo ». Ma creare un mercato non bastava, che fu anche necessario costruire frigoriferi nei porti di destinazione e provvedere, quindi, nei porti del Sud, non solo il materiale ma anche i lavoratori. In maggio 1833 fu fatta la prima spedizione a Calcutta; 180 tonn. col *Tuscany*, di cui i 2/3, quasi, arrivarono in buone condizioni. Un *Parsi* chiese al Capitano se il ghiaccio fosse prodotto « da qualche pianta »; alcuni indigeni, dopo aver lasciato al sole il loro acquisto, chiesero, indignati, la restituzione del denaro! Ma l'uso delle bevande ghiacciate ben presto si diffuse, cosicchè nel 1841, il Tudor, benchè contrastato da 15 concorrenti, fu in grado di pagare un debito di 250 mila dollari contratto per i suoi primi esperimenti. « Fra il 1836 ed il 1850 il traffico di ghiaccio da Boston fu esteso a ogni grande porto sud-americano e dell'Estremo Oriente ».[1]

16 marzo. — « Un porchetto degli otto vivi si trovò morto; l'equipaggio non l'ha schifato; ne fecero bella colazione e cena ». Le vicende della *famiglia porcina*, come la chiama il di Bartolo, oggetto di.... delicata, se pure interessata attenzione, sono più volte rammentate. Gli animali erano stati chiusi, alla partenza, nella stiva; ma poichè soffrivano, al buio, il 20 marzo, l'equipaggio costruì, per essi, due casotti di tavole « sotto la prua della barcaccia »; in data 7 aprile cominciano le uccisioni; per festeggiare il giorno di S. Vincenzo uno dei componenti è mandato « ai Campi Elisi »; alle 20 del 3 maggio aumenta la famiglia predetta: « la troja partorì 11 piccoli » di cui due morirono; tale nascita incoraggia ad ucciderne uno; il 4 giugno « abbiamo castigato il cattivo tempo, col mandare a morte un altro porco ».

Il bisogno di carne fresca lo si cerca di soddisfare con la pesca, così il 21 marzo si prendono all'amo due tonnarelli; il 30 un altro « ci fa fare buona Pasqua quest'oggi »; il 29 aprile, sempre all'amo, tre albatros che « sono in coperta a passeggiare senza poter prendere il volo con le

---

1 Morison, cit., p. 84.

loro ali di 12 piedi inglesi »; l'indomani se ne mangia uno in « agrodolce »; il 27 ottobre si cattura un delfino.

Dal 15 al 16 marzo. — L'equipaggio è troppo occupato per il cattivo tempo; ma ordinariamente trascorre la giornata nei soliti piccoli servizi di bordo. Un giorno « *impiccolisce la forza di vele essendo i coltellacci troppo alti di cascata* » (di caduta) un altro « *fascia la manovra nuova che si maltratta* » o « *arrita* » quella « *degli alberi di gabbia che per essere nuova era in bando* »; un altro ancora è occupato a « *pittar piombino gli alberi di rispetto, a spalmar gli alberi* » o mette allo sciorino la biancheria lavata, ma più spesso, assai spesso, è « *impiegato a giuntare sfilacce per fare patorno* » (per fasciar le manovre) e, naturalmente, a pompare acqua dalla sentina; « I principali pericoli che minacciavano i vecchi marini — sintetizza il Lubbock — erano vie d'acqua, costa sottovento, nemici del Re e pirati ».[1] Ogni giorno è annotata sul *Giornale* la quantità d'acqua della sentina (dapprima *asciutta*, nel primo mese di viaggio) che è generalmente da 3 a 5 pollici, nelle 24 ore, nel viaggio di andata; da 8 a 10 pollici in genere, in quello di ritorno; il 24 agosto si notano anzi ben 16 pollici. « Si è osservato, dice il *Giornale*, che il bastimento essendo un poco *timido* mette spesso l'orlo in fondo ed allora aumenta l'acqua in sentina. La soprasuola nuova che si fece ultimamente a Palermo, essendo stata esposta per lunghissima pezza al sole, avrà disseccato ed allaschito il calatafaggio della stessa ». Naturalmente tutto ciò importava il lavoro continuo alle pompe.

Distrazioni, come si può pensare, ben poche. Ogni tanto una nave in vista, con la quale, talvolta si viene *a parlamento*. Così il 17 marzo si avvista una nave francese; il 26 due barchi, « uno dei quali sembra francese, l'altro inglese »; il 1° aprile si viene a parlamento col barco inglese *Commodore* dall'isola Francia a Londra. « Si pregò il Capitano al suo arrivo rapportarci nel Lloyd's List ». Il 13 aprile si parla con la nave olandese *Maastroom* da Amsterdam per Batavia. E così via, specialmente nel viag-

---

[1] LUBBOCK, *The last of windjammers*, Glascow, vol. I, p. 2.

gio di ritorno, nel quale, avvicinandosi all'Europa, i legni incontrati sono più frequenti. Ma l'incontro più interessante è certamente quello della nave *Hoogly* di Londra, con la quale si viene a parlamento il 23 maggio. Essa è « diretta per Van Diemans Land, carica di passeggeri per abitare quella terra, fra i quali una quantità di donne. *Ci abbiamo (sic) fatta la croce per scansare qualche tentazione* ».

È da notare, al riguardo, che nei primi giorni della fondazione si ebbe a Hobart, in Tasmania, enorme sproporzione fra i due sessi tanto che la pubblica moralità soffrì molto. È storica una *vendita all'incanto della moglie da parte del marito* e si ebbero probabilmente anche altri casi analoghi. Per molti anni « ubriachezza, depravazione di costumi e prostituzione fiorirono; quest'ultima fu, per lo meno, per molto tempo, una delle industrie predominanti ». Così il Villiers.[1] Ma allo scopo di realizzare un migliore equilibrio fra i sessi e di instaurare in conseguenza, un po' di moralità, si progettò, verso il 1830, mettendola subito dopo in atto, la emigrazione in massa di ragazze da marito verso la Tasmania e vennero all'uopo costituiti dei comitati sia a Londra, per la scelta delle donne, sia a Hobart, per occuparsi di esse all'arrivo. È riprodotto nel volume del Villiers, citato, un annunzio pubblicato nei giornali, nel 1830, dall'*Emigration Committee* di Londra, in cui si fa appello alle « ragazze e vedove di buona reputazione, di età fra 15 e 30 anni, desiderose di migliorare le proprie condizioni, emigrando verso la terra di Van Diemen che è sana ed eminentemente prospera », informandole che potranno prendere imbarco a cura del Comitato ecc. Ma le cose nè a bordo nè a terra andavano nel modo auspicato. La prima nave partita da Londra fu la *Princess Royal* nel 1832 e « l'immoralità vi prevalse, in modo che, all'arrivo a destinazione dopo una traversata di cinque mesi, l'equipaggio era in condizioni tali che la nave incagliò e fu ad un pelo dal perdersi ».[2] Ma la prima esperienza non arrestò il Comitato; la scelta delle donne

---

1 VILLIERS, *Pirates et aventuriers des mers du sud*, Paris, 1932.
2 VILLIERS, cit., p. 152.

alla partenza continuò ad essere poco curata mescolando le ragazze di buona famiglia ad altre tolte dalla strada. Si aggiunge che spesso le navi cariche di donne « furono accolte in modo del tutto rozzo ». Si legga, ad esempio; nel volume citato (pp. 158-159) il resoconto dell'arrivo ad Hobart dello *Strathfieldsaye*, nel 1834.

1° aprile. — Alle 16,30 « copiosa pioggia » che durò sino alle sette del mattino successivo « nel qual tempo fecimo al tetto della camera di coperta circa 100 galloni acqua buona per bere ». Altri 100 galloni sono raccolti dal 5 al 6 aprile. È il problema dell'acqua, come al solito, che si impone: dell'acqua che, conservata in fusti (le casse di ferro non sono state ancora inventate) si corrompe; il 18 aprile infatti si scopre che « l'acqua di provvista riposta in botti nuove, è tutta puzzolente; cosa che ci affligge più di ogni altra cosa ». Rimedio: la razione, naturalmente, ma nel *Giornale*, trattandosi di cose consuete nelle lunghe navigazioni, non se ne parla.

2 aprile. — Alle 20.30 si tagliava la linea equinoziale a 22° 5′ long. O. (Maury, qualche anno dopo, consiglierà di tagliarla fra 25° e 32°).

3 aprile. — « Il marinaio Culotta presta poco servizio in conseg. di reumi alle gambe. Si diede del linimento per frizione ». È l'unico ammalato in tutto il viaggio, eccetto l'accenno di scorbuto del quale si dirà dopo.

14 aprile. — A mezzodì « poggiato a S. 1/4 E direttamente per andare a vedere l'isola *Trinidad* nell'idea, domani, di poter rettificare la rata dei cronometri (stato assoluto) ». Alle 17 *Trinidad* « resta per S 1/4 O dist. miglia 45 circa; scendendo notte e l'aria fatta burrascosa si levò la forza di vele, si serrarono i controvelacci e posti all'orza murre a sinistra per passare all'Est dell'isolotto Martin Vas ».

15 aprile. — Alle 7 si avvista Martin Vas a 24 miglia di distanza, ma non si possono correggere i cronometri.

24-25 aprile. — Comincia a farsi sentire il fresco; si appesantiscono gli abiti. Si è già a 31° 58′ lat. S. e 18° 13′ long. O.

25-26 aprile. — Ucciso un albatros: « In siciliano noi chiamiamo questo uccello *ajpa* (gabbiano comune), ma questi sono oltremodo più grossi ». Impagliato per conservarlo. Il bel tempo è decisamente cambiato, abbondano le osservazioni d'ora in poi di « grosso mare »; « si rolla di continuo »; « si rolla bene ».

4-5 maggio. — « Moltissimi uccelli di gelo ci circondano ».

6-7 maggio. — « Si dirige per andare a tagliare il meridiano del Capo di Buona Speranza verso il 38° lat. per evitare la forte corrente dell'Est che gira attorno all'orlo del *Banco Aguilhas* e profittar forse di leggiera corrente dell'Ovest ».

8 maggio. — A 37° 37′ lat. e 18° 20′ long. E. si è « all'Est del Capo di Buona Speranza », in 68 giorni da Boston. Seguono alcuni giorni di grosso mare.

13-14 maggio. — « Immensa quantità di uccelli da gelo. Spesso, in questi paraggi 38° 33′ S. 34° 57′ E. sono state vedute delle isole di gelo (*icebergs*) in questa stagione ».

16-17 maggio. — Segue il cattivo tempo; si naviga con la seconda mano di terzaroli alla gabbia; tutte le altre vele serrate. « Il fuoco elettrico di Sant'Elmo è stato attaccato più di un'ora alla cima dell'albero di trinchetto ».

18-19 maggio. — Rollio tremendo.

21-22 maggio. — Segue il cattivo tempo. Alla cappa.

29-30 maggio. — Calma di mare, infine.

1° giugno. — Avvistata dalla coffa di trinchetto l'Isola di Amsterdam. La nave lascia il 38° parallelo sul quale si

è mantenuta (mentre Maury consiglierà di scendere di qualche grado più a Sud) e comincia a risalire verso l'equatore.

3-4 giugno. — Di nuovo cattivo tempo. Dal 4 al 5 il bastimento ha sofferto « gran rollio e *mare in coperta* ». Quest'ultima nota merita un chiarimento. I piccoli scafi allora in uso, nota il Villiers [1] « non avevano la nefasta facilità di lasciare andare in mare la gente come i loro successori di ferro e di acciaio, rasi sull'acqua, fini e lunghi.... Il mare non frangeva di continuo sulla loro coperta, dal principio alla fine della traversata e non li spazzava così trionfalmente.... che gli equipaggi erano costretti a coprirsi dell'incerata così costantemente come i pesci delle scaglie. Essi erano piccoli, da 200 a 400 tonn.; di legno e vogavano come turaccioli sull'Oceano; salivano e scendevano coll'onda; non avevano grande superficie di velatura, la velocità massima dei più rapidi era circa 8 nodi; avevano linea da casse da sapone ma stavano nell'acqua come cigni. Queste vecchie diligenze hanno spesso fatto acqua in modo penoso, hanno forse avuto, assai spesso, una galleggiabilità della quale si poteva dubitare, ma, per lo più, arrivavano ».

9 giugno. — « Presi i venti stabili al SE ». « L'equipaggio è occupato a sgombrare la stiva ».

19-20 giugno. — L'equipaggio è occupato a preparare le armi.

21 giugno. — Passati a Nord dell'Equatore a 22° E e presi i Monsoni di NO.

***

Domenica 23 giugno 1839 alle 14 si avvista finalmente la terra; il 28 si bordeggia in vista delle coste per guadagnare Pulo Rieh; dove si dà fondo alle 11 del 1° luglio, dopo quattro mesi dalla partenza da Boston. Alle 13 si « andiede

---

1 Op. cit., p. 84.

a terra al villaggio Felloo Crooet, se pur li tocca l'onor di nominarlo villaggio, essendo composto d'uno steccato che racchiude una dozzina di capanne di tavole coverte di foglie di cocos ove trovammo una ventina di malesi d'aspetto selvaggio, quasi nudi, la bocca e le labbra tinte di rosso col masticare betel, i denti negri e limati, i quali poco curiosi del nostro arrivo, restavano nel loro tugurio ». Si seppe che non c'era pepe; tornati nuovamente a terra ciò fu loro confermato da altra gente arrivata dal vicino villaggio, che portava turbanti rossi, armati di picche « *e d'un coltello con lama lunga e dritta che ritorce verso la punta come un gancio, che portano alla mano per divertimento e passatempo. Viddimo sotto una capanna sette pezzi di cannone naturalmente venduti dagli Europei. Che bella morale! Ci furono fatte delle questioni scandalose. Se avevamo denari a bordo. Se avevamo polvere, cannoni e fucili. Di qual Nazione eravamo. Si rispose: di Costantinopoli. Io fui oggetto d'essere molto guardato per avere gli orecchini,*[1] *par che voleano strapparmeli. I loro discorsi e i loro gesti non mi sembrarono molto innocenti; il ladrocinio e la pirateria è scritta nel loro fronte* ». Tornati a bordo dopo aver acquistata frutta, si fece buona guardia la notte e si mise l'indomani alla vela, con poco vento, dando fondo alle 13 del venerdì 12 luglio a Rigas. E qui diamo di nuovo la parola al di Bartolo.

Giovedì 11 a Venerdì 12, 1839. — « *All'una, facilitati dalla valevole carta del Cap. Gillis di Salem che sì ora abbiamo trovato eccellente, entrammo nel porto di Rigas e dato fondo all'àncora prima a passi 5 fango ed arena restando l'estremo Sud di Pulo Fengahag per SO. 5°. Il centro di Pulo Sammote per N. 18 E. e Cojong Celong per S. 20° O., il villaggio di Rigas per NO. 5 N. per compasso al coverto di tutti i venti eccetto del SO. e del SSO.*

---

1 L'uso degli orecchini si conservò parecchio tempo come costumanza peschereccia e marinara. Era, mi dicevano i miei vecchi, un simbolo degli anelli degli schiavi, portato a denotare *che la sorte del pescatore è peggiore di quella di tutti gli altri lavoratori.* Ci credete ! ! ? Ma perchè mai, fra l'equipaggio, il di Bartolo soltanto portava gli orecchini ?

«Alle 2 e 1/2 portatici a terra con la lancia; trovato Po Mahamet malese dimorante in questa, amico del nostro prattico Sig. Bertody, che lo conobbe 13 anni fa in Laboun Hadjee, il quale essendo stato in Europa e negli Stati Uniti, parla perfettamente la lingua inglese e serve da interprete a tutti i bastimenti europei che vengono a caricare.

«Egli ci conduce dal Rajah Pouchout Qual e dal 2° Rajah Tuculampulov dai quali abbiamo appreso esservi la quantità di 5000 piculs di pepe in questo Porto; si è fatta la formalità verso li suddetti Rajah della domanda di voler caricare, eglino ci risposero graziosamente di sì e ci riservammo a domani di discutere il prezzo avanti i suddetti Rajah ed una assemblea di proprietari del medesimo per essere l'accordo notorio a tutti per fare conoscere l'onestà del Rajah.

«Intanto il suddetto interprete ci ha mostrato il contratto fatto dal Cap. Cassy, francese, del barco Denis, che caricò in questa nei principî del passato giugno e del Cap. del barco Borneo, americano, che ebbe il suo carico in questo, l'anno passato, di questa stagione; dal quale abbiamo appreso averne eglino pagato il prezzo di dollari 5 per picul di 133 ed un terzo libbre inglesi più di un ottavo di pezzo per commissione al suddetto interprete ed al Turree Fouli (Scrivano) per mediazione ed assistenza.

«Più di dollari 3 e 1/2 per cento sacchi per il trasporto a bordo, ponendo per ogni sacco circa un mezzo picul di pepe. Ogni picul di pepe deve essere equivalente al peso di 2300 pezzi duri giacchè il peso di questi sono equivalenti al peso di libbre inglesi 133 ed un terzo per quanto intrinsicamente e il peso dei piculs, con obbligo di dare due Cattee» (ogni 10 cattee *formano un picul) «di pepe, ogni pesata di due piculs e 10 cattee pel buon peso, pari a libbre 2 e 67/100.*

«Gli abitanti li abbiamo trovati di un carattere un po' migliore di quelli di Pulo Rhio e paiono più avvezzi a vedere i forestieri; ma questo non impedisce che la notte si faccia guardia viva coi cannoni e fucili carichi, mentre non è affatto da fidarsi giacchè generalmente sono traditori e ladri. Oltre all'assassinio del Cap. del barco Eulisse, americano, succeduto l'anno passato in Traboungoun, ab-

biamo appreso che in Mukie due mesi addietro è stato trucidato un Capitano francese per avere avuto qualche differenza nel pesare il pepe con il Rajah. Si vede che i migliori colpi appartengono ai Capitani ».

Venerdì 12 e Sabato 13 luglio 1839. — « Alle ore una nuovamente portatici a terra dalli due Rajah, ove riuniscesi l'assemblea di tutti i proprietari del pepe, composta di più di 50 persone per trattare avanti a tutto il prezzo. Noi, prima di riunirci coi proprietari suddetti, pattuimmo e conchiusimo il prezzo del carus pepe a dollari 5 e 1/4 come sopra detto con le stesse condizioni del Cap. Cassy menzionato, onde rimasti interamente d'accordo con li Rajah altro scopo non ha la discussione del prezzo innanzi ai proprietari che quella di offrire un prezzo meno del sopradetto, acciò il resto fusse rubato ai medesimi dal Rajah. Infatti seduti a terra i due Rajah, una grande quantità di manigoldi a lato, un'altra quantità dietro, tutti con gran coltelli alle mani e noi rimpetto ai medesimi, sembrando Cesare da trucidarsi dal Senato Romano, offrimmo il prezzo di 4 e 1/2 per piculs ma il Rajah fingendo di non voler aderire, fummo obbligati offrire dopo una ora di queioni quattro e 3/4 per piculs e così conchiuso l'affare.

« Nel corso della notte guardia rigorosa senza novità ».

Sabato 13 e Domenica 14 detto. — « Tutto il giorno essendo stato piovoso con grosso mare, e vento fresco dal S. O. non si è potuto lavorare a caricare il pepe.

« Il disopra nominato Po Mahamet che troviamo un uomo molto utile ai forestieri non solo perchè possiede bene la lingua inglese ma perchè informato di come si fanno gli affari e dello stato della produzione di tutta la costa è nel caso di poter dare tutte quelle assistenze e delucidazioni che si possono desiderare.

« Egli sembra di un carattere buono ed i suoi viaggi in Europa ed in America lo hanno civilizzato locchè ci ha indotto ad ammetterlo al nostro pranzo ed a dormire a bordo, essendo egli solo che abbiamo stimato prudente di ammetterlo a tale onore.

« Si inserisce il contratto di compra fatto in data di

ieri col Rajah nominato Tuculampulow e per lui il sopracitato Po Mahamet coll'intervento del Turree Fuli (Scrivano) Tucula del tenor seguente:

« *Rigas 13 luglio 1839.* — Resta d'accordo convenuto tra il Rajah di Rigas da una parte ed il cap. V. di Bartolo del Brigantino Siciliano *Elisa* dall'altra parte:

« Che il prezzo del pepe per la carica di detto brigantino sia cinque pezzi duri colonnati Spagnuoli per picul ed al di più di detto prezzo un ottavo di pezzo per picul da pagarsi al Rajah suddetto ed un ottavo al suddetto Po Mahamet. Per le barche da trasporto saranno adoperate e pagate a viaggio, ed a ragione di pezzi quattro per 100 sacchi. Che il pepe dovrà essere buono, asciutto e franco di arena e pietre. Il peso di ogni picul dovrà essere uguale al peso di dollari 2300 che equivale a libbre 133 ed un terzo inglesi. Ad ogni pesata saranno dati due cattee di pepe per il trabocco a bon peso. Il Rajah si obbliga di dare al Cap. il suo pieno carico al suo brigantino se nel caso altri legni arrivassero ed in considerazione di questo il Capitano si obbliga avanti di partire regalare al Rajah un cannone. (Seguono le firme).

« Si sono scesi a terra i sacchi per riempirsi; si aggiustarono i pesi di doll. 966 per 56 libbre inglesi che corrisponde a dollari 23 per ogni cattee messo ogni cosa pronto per domani caricare.

« L'equipaggio ha lavorato in stiva per fare una separazione di tavole lungo la poppa a prua dall'alto sin alla piattaforma per evitare che il pepe corresse alla banda nel corso del viaggio ».

Il lunedì 15 si cominciò la caricazione del pepe che proseguì per parecchi giorni. Il 19 « abbiamo avuto l'onore di ricevere a bordo la visita del Primo Rajah Puchout Qualah. Li si offrì un bicchierino di rosolio, del biscotto che mangiò assieme col Zuccaro. Disse essere un poco indisposto di stomaco, gli si regalò una buona dose di sali di Epsom per farlo .... (puntini, per evitare una parola esatta ma cruda. Diremo, invece: *digerire*) un mese. Gli onori furono, la bandiera alzata che volle osservare minutamente

e due tiri di cannone a palla contro le rocce che dal suo fracasso ne restò sorpreso e soddisfatto ».

Ma quello che preoccupa il di Bartolo è sempre la quantità di armi portata dai Malesi.

« È inesprimibile la quantità d'armi che posseggono questi diavoli di malesi. Non vi è casa o sia capanna nella quale son entrato nella quale non avessi trovato una buona collezione di fucili, tromboni, carabine, cannoncini, cortelli e cortellacci d'ogni specie e dimensione, ciò che ha fatto metterci maggiormente in guardia ».

Finalmente il 21 la caricazione termina, avendo interamente riempita la stiva; riempite « 18 botti in coverta per travasarle in stiva quando il pepe col rollare sarà risaccato e posti in camera 86 sacchi di pepe ».

Piculs 2528 ¼ a dollari 5 ¼ per picul come per contratto	dollari	13.325,80
Sacchi 5520 post'abordo a doll. 3 ½ per 100 sacchi	»	193,20
	dollari	13.519,00

Finita la caricazione l'equipaggio impiega qualche giorno per l'acquata dopo aver posta « la barcaccia dentro, arrizzate le 18 botti pepe ed 8 botti di acqua in coverta, impiazzate alcune provviste consistenti in Riso, Melasso, Caffè, Galline, Oglio di Cocos pei lumi e frutti freschi come Banane, Mangustini, Plantani, Goriame, Patate dolci e consimili ». Visitata tutta la manovra, il bastimento si mette in ordine per far vela.

Prima però vien regalato un cannone da 4 al Rajah e ne vengono venduti tre: uno da 4 per 25 dollari, i due « cannoncini di frisata » per 16 dollari a Mahamet. « *Che bella morale!* » ricordate? Ma.... Furono inoltre comperate tre scimmie, quattro « *pirichittos* » (piccoli pappagalli?) ed uccelli mina « consimili ad un corvo » che parlavano « malese molto bene » per condurli in Sicilia. Non sono riuscito a sapere se arrivarono.... Notare infine che durante la notte del 24 « un grosso serpente di mare » (si tratta, ha spiegato prima, di specie di *grossi gronghi* o *murene*) « stava per montare in coperta, ma l'uomo di

guardia lo cacciò in mare ». Finalmente nella nottte dal 25 al 26 luglio alle 2 e mezzo, con una bava da Nord-Nord-est, si mette alla vela « puntando su Sant'Elena » e la monotona navigazione riprende. Diamo, anche qui, un estratto degli eventi più notevoli del *Giornale*:

30-31 luglio. — « L'equipaggio intero obbligato a dormire in coverta, p. la spiritosa esalazione del pepe che fa venir meno in pochi minuti. Non può affacciarsi nè candela nè fanale di Santa Barbara, venendo estinto all'istante dal vapore ». Meno male che è bel tempo.

3 agosto. — Passati a Sud dell'Equatore, tagliato a 93° 48′ long. E « presi i venti Elisei (*sic*) Australi » che vengono perduti il 3 settembre.

16-17 agosto. — Aperta la stiva si trovò il pepe « risaccato » (ammassato o stivato) e si vuotarono dentro le 18 botti piene che erano in coperta e gli 84 sacchi conservati nella camera. « *A mezzodì viratosi di bordo; venuti in prora per allatare bene il pepe dal lato sinistro avendo pria allatato il lato dritto cioè di sottovento* » (cioè: avendo fatto sbandare il bastimento in modo da portare una parte del pepe verso dritta, trova l'equilibrio facendolo poscia sbandare a sinistra).

20 agosto. — « Si porta abbasso il pennone e l'albero di velaccio di trinchetto e l'asta di controfiocco per prepararsi a resistere a qualche cattivo tempo potesse occorrere al Capo Buona Speranza e sue vicinanze ».

16-17 settembre. — Presi tre albatros all'amo per darli a mangiare « ai porci ». Questi come si vede sono ancora vivi! « Mare tremendo »; nelle 24 ore il bastimento « ha rollato severamente con mare in coverta ». Si è in 35° a 9′ lat. S. 25° 17′ long. E.

24-25 settembre. — Mare « spaventevole ». In 35° 55′ lat. S. 20° 36′ long. E. il Capo Buona Speranza « ha voluto farci conoscere il suo nome antico di Capo Tormentoso ». La tempesta dura ancora qualche giorno, e finalmente il 27, dopo 63 giorni da Sumatra, si passa all'Ovest

del meridiano del Capo (la rotta di ritorno è stata, come si vede, più vicina a terra).

30 settembre. — Uno sfogo di indicibile malinconia pur nelle parole dimesse e nel tono di humour: « Sette mesi da Boston; undici da Palermo e la musica continua. Si crepa seriamente. Mi pare che nacqui in Ustica, perciò terracqueo. Mentre comandai il *Gabriele* ero anfibio; Bordonaro » (l'armatore) « non mi facea desiderar terreno. Ma per Bacco adesso mi par divenire acqualico sano sano » (del tutto). Come non avvicinare lo sfogo a quello, pur di tanto letterariamente più alto, di *Achab* in *Moby Dick*? « Quarant'anni di privazioni, di pericoli, e di tempeste! 40 anni nel mare spietato!... Non ho mangiato che cibo secco salato, giusto emblema del nutrimento della mia anima! mentre il più povero uomo di terra ha avuto frutta fresca quotidiana ed ha spezzato il pane fresco del mondo invece delle mie croste muffose.... lontano, lontano oceani intieri, da quella bambina, mia moglie » ecc.

11 ottobre. — Finalmente, dopo aver avvistato soltanto due navi ed una « gran balena », il 9 settembre « che soffiò l'acqua in aria, vicino; con gran fragore », si avvista l'isola di Sant'Elena dove si dà fondo. La descrizione è piena di vivacità.

Venerdì 10 a Sabato 12 ottobre 1839. — *« Alle 3 e 1/2 si ancorò nella baia di James Town a passi 12 dirimpetto il suddetto villaggio, 1/4 di miglio distante dalla terra.*

« Trovati due legni Inglesi ed uno Americano e tutti i momenti ne arrivano, ed altri fanno vela. In un anno da Sant'Elena son passati circa 700 bastimenti provenienti dalle Indie. Si riceve libera pratica. Non si trovarono lettere del Sig. noleggiatore Ingham nè all'Ufficio della posta nè presso il Sig. W. Carrol (console degli Stati Uniti) il quale ci ha assistito a spedire ed entrare il bastimento in Dogana, pagandosi inesprimibilmente caro. Imbarcata l'acqua di provvista, vegetali consistenti in Cappucci, rape, cavoli, banane, cipolle e crescione per levare qualche principio di Scorbuto all'Equipaggio ».

Si tratta soltanto di una precauzione? oppure la tremenda malattia, terrore dei marittimi del tempo, compagna delle lunghe traversate per effetto della mancanza di acqua dolce e vegetali freschi, dell'abuso dei cibi salati, si era già dichiarata? Poichè non si conosceva allora la teoria della avitaminosi, le congetture sulla malattia erano molteplici. Un grave autore l'attribuisce in parte all'umor tetro. È così che all'assedio di Breda — egli dice — «Tedeschi ed Olandesi, per effetto del loro temperamento triste sono stati decimati dallo scorbuto mentre i soldati francesi, data l'incuria, restavano indenni».[1] Ma guarda!! Per evitare, comunque, la malattia, i regolamenti del *Board of Trade* prescrivevano, nella prima metà del secolo scorso, la somministrazione giornaliera di *limejuice* o succo concentrato di limone ad ogni persona dell'equipaggio (onde il nome di *lime jucer* ai grandi velieri). Ma Cook aveva già scoperto le qualità antiscorbutiche del *limone*; fu un grande errore aver sostituito il succo al frutto poichè il primo è risultato, poscia, assolutamente inefficace.[2]

«Galline, carne di manzo e di castrato eccellente — riprende il *Giornale* — ma tutto estremamente caro. Rimpiazzato spago, chiodi, tacci (bullette), oglio di balena, tutto carissimo al disopra di quanto puol immaginarsi; basta dire una gallina si paga scellini 3 1/2 l'una; la carne scellini 1,1 per libbra. Il sig. Carrol ci ha scorticato bene.

«Visitata la casa di abitazione in Long Wood e la tomba di Napoleone; presi colà dei piccoli oggetti di curiosità. La carrozza ci costò sterline 5 cosa che fa orrore, la distanza dal paese non è più di mig. 4 1/2.

«Orribile è l'aspetto di Sant'Elena; uno scoglio bruciato, tremendi valloni, sterile la maggior parte, eccetto in piccole colline ed in Long Wood ove la terra è al livello.

«*La casa di Napoleone ridotta a stalla e mulino, la tomba senza eleganza senza magnificenza ed in mezzo la campagna aperta, nel fondo di una collinetta che lui stesso scelse prima di morire.*

---

[1] La Röerie et Vivielle, cit., p. 276.
[2] Lubbock, *The last of windjammers*, cit., p. 7.

« L'isola cade tutta a picco attorno del mare, eccetto in pochissimi punti ove è fortificata al maggior segno; Popolazione 5000, guarnigione 500 *soldati, acqua di sorgiva eccellente, pesci abbondanti ma sempre cari per la frequenza di legni.*

« I legni che vogliono ancorare in Sant'Elena non hanno più bisogno di fermarsi nei paraggi del Sugar Loaf Hill e mandare la lancia a terra per domandare il permesso al Governatore; questo era in tempo quando viveva Napoleone. Ora può dirigersi per l'ancoraggio senza formalità. Pochissimi scellini sono le spese di porto, essendo franco. Ma il supplemento delle provviste costan sangue. I migliori abitanti del paese alloggiano i Capitani e Passeggeri al prezzo di una lira e mezzo sterlina al giorno....

« Nel corso della notte e delle 24 ore si pittò il fuori del bastimento che era pieno di erba e di conchiglie; raddrizzata l'alberatura e di pennoni » ecc.

Il 14 ottobre si mette alla vela e riprende la navigazione per la destinazione definitiva dopo che l'equipaggio ha dato opera a pitturare il bastimento. La sentina non dà più acqua o ne dà poca sino al 3 novembre, poi con 8-10 pollici in 16 pollici al giorno (i comenti sono allascati anche perchè il bastimento è più pesante); le navi si incontrano molto più frequenti. Così sotto la data 31 ottobre-1° novembre, trovo la seguente menzione « In vista 3 brig. e due navi che dirigono al Sud. A parlamento colla nave inglese *John Bull,* da Londra con gran quantità di passeggeri d'ambo i sessi per New South Wales. *Quante donne!!!* ».

Tempo quasi sempre discreto eccetto dal 17 in poi; il 20 si ha, difatti rollio, « strapazzo alla prora » vento da N. E. con rotta a N. « mare frequente in coperta »; uguali notazioni s'incontrano in seguito sino a quando — 5 dicembre — si imbocca lo stretto di Gibilterra; la Domenica, 14 dicembre 1839, alle ore 21, si diede fondo a Palermo nel luogo di contumacia. (L'indomani mattina, alle 9 « la lancia di sanità ci fece ormeggiare alla Testa del Molo, a luogo di sfratto, sino a che sarà deciso il periodo contumaciale dal Magistrato di Salute »).

La traversata era finita; l'*Elisa* tornava a Palermo dopo 13 mesi e 17 giorni; avendo effettuato il viaggio Boston-Sumatra-Palermo, in mesi 9 e giorni 13. Il percorso giornaliero maggiore: miglia 192,4 (ossia: otto miglia all'ora) fu fatto il 28 marzo con vento da NE.

***

L'impresa fece grande scalpore. Ferdinando II, con decreto 11 gennaio 1840 « *informati che il giovane Capitano mercantile Vincenzo di Bartolo* » ecc. aveva fatto per la prima volta « *sventolare la nostra Real bandiera in quelle lontane regioni* » ecc. ecc. eleggeva il Capitano stesso « Alfiere di Vascello soprannumero della nostra Real Marina, col permesso di continuare a navigare sui legni mercantili senza percezione d'averi ».[1] E non basta, chè con altro rescritto dell'8 febbraio 1840 gli si concedeva: 1) di poter dare « come ogni altro Ufficiale di guerra della marina Reale, le dichiarazioni convenienti alle Deputazioni di salute sotto la sua parola d'onore; 2) di poter issare la fiamma a prua del battello da lui comandato in uniforme; 3) di poter formare il ruolo di imbarco del suo bastimento con tutte le esenzioni delle quali godono i marinai che debbono comprendersi in simili ruoli, per i bastimenti della marina Reale ». Il 27 giugno 1840 gli si concedeva altresì la medaglia d'oro al merito civile.[2] Federico Monticchiaro fu pure nominato pilota di terzo grado della Real Marina ed ebbe la medaglia d'argento al merito civile. La via dal di Bartolo additata fu attivamente seguita; nel 1843 tornava egli stesso a Sumatra sulla nave *Sumatra,* pure dell'armatore Ingham, ma non trovando pepe a sufficienza si spingeva sino a Singapore e poi a Samarang.[3] Mette alla

---

1 Bianchini, *Storia economico-civile di Sicilia*, cit., p. 272.

2 Coglitore, cit., pp. 22-23.

3 Varrà qui riportare, dal Coglitore, cit., pp. 25-27, due interessanti lettere da lui scritte alla moglie:

« Singapore - 9 Dic. 1843.

« Cara Elisabetta, Sto bene come che vecchio a cagion delle contrarietà; no, non sarò più buono nè per te nè per altri » (nel senso: *non*

vela, per il ritorno, in gennaio 1844 (era corsa voce a Palermo che la *Sumatra* fosse andata perduta o per opera di pirati o per fortuna di mare); in giugno è nel golfo di Palermo ed i cinque colpi di cannone con i quali aveva promesso annunziare il suo arrivo sono sentiti — vedi caso! — dalla famiglia che trovavasi su un piroscafo che andava da Palermo ad Ustica. Nel 1845 riprende la via delle Indie Orientali; in settembre 1846 in corso di ritorno, apprende, al largo delle Baleari, da un brigantino palermitano, la morte della moglie. Torna a navigare ancora; prende, poi, per qualche tempo il comando del pi-

---

potrò più essere utile ecc.); «sarò costretto di recarmi in Java, ma l'equipaggio si opporrà, perchè già pria d'ora si è opposto. Se non caricherò in questa, il viaggio non finirà mai. Sono già 11 mesi, ed ho 2 3 di carico di pepe ancora. Allegri ci rivedremo, ti raccomando i figli — io son tutto vostro e lavoro con piacere per voi, soltanto per voi, miei cari. Mia madre, i miei figli, lo zio, i parenti tutti come stanno ? Non ne so niente; è dura condizione la mia. Ti ho scritto tre volte, avete almeno nuove di me, ma io privo dal dì della partenza. Abbraccio tutti, rispettami a tutti, mille baci ai figli, a te a tua discrezione e senza limiti.... chè nel corso del 1844 io spero ci rivedremo più vecchi, ma ci rivedremo. Addio, cara Elisabetta; vivi, e vivi pel tuo affezionato *Vincenzo*».

La seconda lettera è datata da Samarang, 24 gennaio 1844:

«Cara Elisabetta, Felice te che di tanto in tanto avrai certamente avuto, per mano del Sig. Ingham, mie notizie e lettere mentre io infelice in tanti travagli, rischi di vita e sollecitazioni, sono 12 mesi e mezzo, che non so se il vostro mondo più esista. Dovrò palpitare avvicinandomi alla patria. Sai che son contento ? Poichè la burrasca è calmata e i pericoli più imminenti superati: domani andrò a far vela per Palermo — dolcissimo nome possessore del sangue mio. Tutti stiamo bene, e questa è per me cosa assai piacevole. Qui si rischia la pelle per la consaputa malattia, (*colera ?*) ed io la rischio più di tutti chè debbo essere continuamente a terra, ma chi veglia sopra di me non si è dimenticato. Sono invulnerabile e questo ti basta — alla fine di giugno aspettami dunque glorioso mentre crepa l'invidia. Sono 4 mesi che vado a torno in tanti luoghi delle Indie per procurare un buon carico al mio signore, ponendo da parte ogni ritegno; e col coraggio che l'onore mi ha dato l'ho conseguito.... Al mio ritorno vorrò far pausa per due mesi almeno; se no, vada al diavolo la nave e la necessità; l'amore de' miei, oggi, sento che mi è mille volte più caro. Attendimi che 5 colpi di cannone saranno il segno dell'entrata felice nel nostro golfo.... Il tuo sposo affezionato *Vincenzo*».

roscafo *Palermo*; muore il 30 aprile 1849 per un colpo apoplettico.[1] Ma la strada per le Indie, lo si ripete, era aperta, altri legni siciliani o di altre marine Italiche vi si spinsero. Ed i pirati malesi ebbero anche sangue di marini del Reame; il Gropallo ricorda ad esempio il fato della nave napoletana *Clementina* com. Cafiero, noleggiata da Florio. Nel 1851 essa caricava spezierie in una rada delle coste di Sumatra quando fu assaltata dai malesi che uccisero Capitano, secondo, medico e quattro marinai, occuparono la nave, malgrado la disperata resistenza e la fecero andare in costa per saccheggiarla. Due giorni dopo il cap. Baleh, del veliero americano *Ariosto*, raccolti dieci superstiti riprese il veliero occupato dai nativi, lo disincagliò ed al comando di un ufficiale francese esso fece vela per *La Réunion*.[1] Vecchie memorie!

---

1 Coglitore, cit., p. 24 e segg.
2 Gropallo, cit., pp. 33-34.

DIZIONARIETTO
DEI TERMINI MARINARESCHI
ADOPERATI NEL VOLUME

A

Aggottare. — Levare l'acqua entrata in una imbarcazione gettandola fuori bordo con la *sassola*, che è una specie di cucchiaia di legno, lunga 30 cm. circa, e dotata di un manico corto.

Albero. — Vedere sotto la voce *Veliero.*

Ammainare. — Far discendere un oggetto pesante (anche una imbarcazione, quindi) sospeso ad un *cavo*, facendo scorrere man mano quest'ultimo.

Ammarinare. — Prendere possesso di un bastimento tolto al nemico col mandarvi marinai propri.

Àncora. — Arnese noto. Esso si *dà fondo* – ossia si lascia cadere in mare – o si *salpa* mediante la *catena* (sino ai primi dell' Ottocento si adoperava, a questo fine, un cavo). *Filare catena* equivale a lasciarne scorrere fuori bordo una certa quantità.

A riva. — La voce designa la posizione di tutto quanto nella nave si trova nell'alberatura, (avere o mandare uomini *a riva*, avere vele *a riva* ecc.). Si può anche scrivere: *arriva.*

Armare una nave, significa provvederla di quanto le occorre per la navigazione e di equipaggio.

Arridare. — Dare la necessaria tensione alle *manovre fisse* o *dormienti* ossia a quel cordame che tiene a posto e fermi gli alberi di una nave.

Attraccare. — L'atto, per le imbarcazioni o navi, di avvicinarsi col fianco ad una banchina o ad un'altra nave, fino a toccarla, per compiere operazioni di imbarco e sbarco merci e passeggieri.

B

Bagli. — Robuste travi disposte perpendicolarmente al piano longitudinale della nave; ne collegano i fianchi mantenendo inalterata la distanza e sostengono i ponti.

Banda. — Ciascun lato della nave. *Il carico corre alla banda* significa che scivola verso uno dei lati; tale spostamento di pesi interni

oppure l'azione del vento determinano lo *sbandamento* della nave che si inclina quindi sul fianco.

Baratteria. — Qualunque atto compiuto dall' equipaggio a pregiudizio dei proprietari, armatori, assicuratori o di altri interessati nella nave e nel carico.

Barra del timone. — Leva o manovella, fissata alla parte superiore del timone, che serve a farlo girare sui cardini.

Boa. — Cassa metallica galleggiante, cilindrica o quadrangolare, solidamente ormeggiata al fondo del mare con catene e grosse àncore o in altro modo. Le boe si collocano nei porti e nelle rade per l'ormeggio delle navi o sulle secche per indicarne la posizione o per delimitare i canali navigabili ed i passi difficili, segnare l'entrate nei porti ecc.

Boccaporto. — Apertura quadrangolare che si eleva un poco sul fasciame della coperta (i lati si chiamano *mastre*). Serve al passaggio delle merci nelle stive.

Bombarda. — Veliero a due alberi; quello prodiero che trovasi al centro non si può chiamare trinchetto ma di maestra (a vele quadre). Il secondo albero porta vele auriche (vedi *Veliero*).

Bordeggiare. — Vedi *Sopravento.*

Bordo libero. — Altezza del ponte principale sul livello del mare quando la nave ha la massima immersione consentita dalla legge.

Bozzello. — È il nome marinaro di ogni specie di carrucola.

Brigantino. — Veliero con due alberi a vele quadre e bompresso (vedi *Veliero*).

Brigoletta o brigantino-goletta. — Veliero con due alberi: trinchetto a vele quadre e maestro a vele auriche (vedi *Veliero*).

C

Cabotaggio. — Traffico lungo le coste o fra porti nazionali. *Il gran cabotaggio* si effettua in genere lungo le coste anche estere senza allontanarsene più di una distanza determinata.

Caicco. — Per battellino.

Calafatare. — Introdurre stoppa e catrame nei *comenti* o interstizi che rimangono fra le tavole dei ponti o del *fasciame esterno* (vedi la voce) delle navi in legno per renderli impenetrabili all'acqua. Comenti *allascati* per: allargati.

Calderina. — Piccola caldaia adoperata quando la nave è all'àncora per azionare i meccanismi ausiliari.

Cambusa. — Deposito viveri.

Camera. — Parte del veliero destinata all'alloggio degli ufficiali.

Cappa. — Andatura che una nave deve prendere per affrontare col minimo danno un cattivo tempo. Nei velieri si riducono al minimo le vele.

Carena. — Parte dello scafo che normalmente è immerso; si chiama pure *opera viva* (mentre *opera morta* è quella che emerge dall'acqua). Da non confondere con *chiglia* che costituisce il membro cen-

trale del fondo della carena; il primo e più importante pezzo dell'ossatura della nave. *Ramare* la carena significa rivestirla con lamierino di rame per impedire che il legno sia deteriorato specialmente nelle acque tropicali da vegetazioni e concrezioni o sia anche perforato gravemente da una specie di tarlo (*bruma*).

Caviglia. — Cavicchio di ferro o legno duro adoperato per *impiombare*, ossia per unire due pezzi di corda intrecciando alle loro estremità i *legnuoli* che vengono formati con la unione e torsione di alcune filacce.

Cavo. — Così sono chiamate tutte le corde; le parole *corda*, *fune*, *canapo* non vengono mai adoperate dai marinai. Un cavo è *in bando* quando è allentato.

Clipper. — Grandi e veloci velieri attrezzati con tre alberi a vele quadre, venuti in moda nelle marine anglosassoni nella prima metà dello scorso secolo; raggiungevano e anche superavano le quindici miglia all'ora; furono addetti al trasporto celere passeggieri e merci sia nel Nord Atlantico, sia con l'Australia ecc. Bellissime navi, costituirono l'ultima gloria della marina a vela.

Comenti. — Vedi *Calafatare*.

Coperta. — Il ponte superiore della nave. Non dite mai *tolda*, antica voce italica *non più in uso a bordo*.

Corsaro. — Persona o nave armata per la guerra di corsa, ossia l'insieme delle azioni guerresche eseguite da privati mediante navi armate con l'autorizzazione dello Stato (*lettere di marca*) allo scopo di danneggiare il commercio nemico. La corsa era stata abolita dalla Convenzione di Parigi (1856); ciò non toglie che essa sia stata largamente effettuata nel conflitto mondiale. Da non confondere con *pirata*; questi è il fuori legge che agisce di propria iniziativa per fare bottino a suo esclusivo vantaggio.

Corsia. — Vedi *Galera*.

Costa. — Andare in costa o in secco vale *incagliare*, ossia toccare con la chiglia il fondo del mare e impigliarvisi.

D

Deriva. — Spostamento laterale di un veliero dovuto alla componente, normale alla chiglia, della corrente. Lo *scarroccio* è invece dovuto alle componenti del vento e del mare.

Dritta e *Sinistra.* — Sono gli unici termini (non dite mai: destra) da adoperare per indicare i due lati della nave e distinguere la posizione di qualunque cosa a bordo; corrispondono alla dritta ed alla sinistra di chi è rivolto verso la prora. Non dite mai *tribordo* per dritta e *babordo* per sinistra; orribili francesismi, troppo spesso adoperati.

E

Equipaggio. — Il complesso delle persone imbarcate su di una nave per condurla. Non si dica mai *ciurma;* vedi sotto la voce *Fusta.*

F

Fasciame. — Il complesso delle tavole, nelle navi in legno, e delle lamiere, nelle metalliche, che ricoprono l'ossatura formando la superficie esterna (*fasciame esterno*) ed interno della nave.
Feluca. — Veliero senza bompresso e con due alberi a vela latina (ma tale attrezzatura è quasi in disuso, ormai). Vedi *Veliero.*
Fonda. — *Alla fonda* si dice di nave in porto o in rada ormeggiata alle sue ancore o ad una boa.
Fondale. — La misura della profondità del mare in un determinato punto.
Fondo! — È il comando per lasciar cadere l'àncora in mare (vedi *Àncora*).
Fregata. — Nave da guerra degli ultimi tempi della marina velica aveva tre alberi a vele quadre, una trentina di cannoni in batteria, nonchè cannoni corti chiamati *carronate* in coperta. Era più grande della *corvetta* e più piccola del *vascello* che fu, nel periodo della vela, la nave da guerra di più elevate dimensioni. Anch'esso attrezzato con tre alberi a vele quadre, aveva generalmente tre ponti armati con ottanta e più cannoni.
Fusta. — La *galera* o *galea*, nave da guerra, rimase in uso fino ai primi del XVIII secolo. Di forme sottili; 50 metri per 7 circa: due alberi a vele latine e da 25 a 30 remi per banda con cinque o sei vogatori per remo, ordinariamente condannati o schiavi e detti, collettivamente, *ciurma. Non si deve dunque adoperare questo vocabolo per i liberi equipaggi delle navi moderne.* I remi erano il mezzo di propulsione preferito. Sul ponte di coperta, al disopra dei banchi dei vogatori, correva la *corsia* ossia un lungo corridoio che permetteva di circolare per tutta la lunghezza del bastimento.

La *fusta* era una piccola galea; un solo albero a vela latina; 18 o 20 remi per banda con un sol vogatore per remo. Anche la *galeotta* aveva un albero, 14 o 20 remi per banda, un vogatore per ogni remo.

G

Gabbia. — Vedi *Veliero.*
Gabbiere. — Vedi *Veliero.*
Galeotta. — Vedi *Fusta.*
Galera. — Vedi *Fusta.*
Galleggiamento. — La *linea d'acqua* o di *galleggiamento* è quella secondo la quale l'acqua del mare in calma lambisce lo scafo della nave. La posizione varia naturalmente secondo il carico e perciò si distinguono varie linee d'acqua.
Giolito e ***stare in giolito.*** — Riposo – dice il Guglielmotti – di un bastimento da remo (vedi *Galera*) al largo mare con bel tempo, senza vogare, senza far vela, lasciandosi quietamente cullare sulle onde.
Giunca. — Nome generico dato ai velieri cinesi le cui vele sono cucite su serie di canne parallele.

Goletta. — Veliero con bompresso e due alberi verticali, entrambi a vele auriche (vedi *Veliero*).

Governare. — Dirigere una nave in moto opportunamente usando il timone e mediante adatti spostamenti, diminuzioni, aumenti della velatura. Se la nave è a propulsione meccanica, adatte alterazioni nel movimento delle eliche.

Gru. — Macchine destinate a sollevare pesi, nei porti. Ma esistono gru anche a bordo, per alzarvi le imbarcazioni, tenerle sospese e metterle in mare quando è necessario.

Guardia. — È il regolare ed ordinario servizio nautico e di sorveglianza fatto a turno, e per determinati periodi nelle 24 ore, dagli ufficiali, sottufficiali ed equipaggio sia in porto sia in navigazione.

I

Imbarcare un colpo di mare. — Ricevere all'interno di una nave l'acqua di un maroso che oltrepassi la murata o entri da una apertura laterale.

Immersione. — La misura, in metri e centimetri (o in piedi e pollici) della altezza della parte immersa di una nave, dal pelo dell'acqua alla superficie inferiore della chiglia.

Ingavonata. — È una nave che durante un fortunale, per una violenta raffica, si inclina dal lato opposto a quello da cui spira il vento (tanto che l'acqua superi il bordo ed arrivi in coperta) e che rimanga sbandata in tale pericolosissima situazione fino a che non riesca a sollevarsi (vedi *Banda*).

Interponte. — È lo spazio compreso fra un ponte e l'altro sottostante.

Invergare una vela = *inferire* (vedi *Veliero*) ; *una bandiera* = legarla ai cavi con cui deve essere alzata.

L

Largo. — *Al largo* = in alto mare.

M

Madiere. — Parte centrale delle ordinate (pezzi di costruzione in forma di V che si appoggiano sulla chiglia e costituiscono le vere costole dello scafo).

Manica a vento. — Grosso tubo di ferro o di tela con imboccatura svasata e tenuta esposta al vento, che serve a dare aria ai locali inferiori.

Manichetta. — Tubo portatile ; di tela o guttaperca, destinato alla mandata dei liquidi o dell'aria delle pompe.

Mano di terzaruoli. Vedi *Veliero.*

Manovra. — L'azione di dirigere il movimento di una nave o di un gruppo di navi. Con la medesima parola vengono a bordo designati tutti quei *cavi* e *cime* che sono in servizio sull'alberatura.

Mastra. — Vedi *Boccaporto.*
Matricole. — Registri, tenuti nelle Capitanerie, dove sono inscritti i nomi e le particolarità delle navi i cui proprietari hanno eletto domicilio in quella giurisdizione. In altri registri sono inscritti o *immatricolati* i marittimi.
Mollare. — Sciogliere o cessare di tenere in forza un cavo o catena.
Murata. — La parte laterale della nave dalla linea di galleggiamento fino all'orlo superiore dei fianchi.

N

Nave. — Sinonimo di bastimento. Ma è anche un veliero con tre alberi verticali a vele quadre e bompresso (vedi *Veliero*).
Nostromo. — Sottufficiale di bordo che per la sua pratica marinaresca ha autorità su tutto l'equipaggio. Egli è la persona di fiducia (*nostro uomo*) del comandante e degli ufficiali.

O

Opera morta. — Vedi *Carena.*
Opera viva. — Vedi *Carena.*
Orientare le vele = disporle in modo che l'azione del vento su di esse abbia il massimo effetto utile.
Orzare. — Dirigere una nave portandone la prua ad avvicinarsi alla direzione dalla quale spira il vento. *Puggiare* o *poggiare* indica l'azione contraria. Essere o andare di poggiata o puggiata in un porto significa entrarvi per evitare danni dato il tempo cattivo.

P

Paccottiglia. — Piccola quantità di merci che qualsiasi persona di equipaggio (comandante ed ufficiali compresi) acquista e trasporta per proprio conto per farne commercio.
Padrone. — Grado nella marina mercantile che autorizza a comandare navi di qualsiasi portata in tutto il Mediterraneo.
Parallelo. — Ciascuno dei circoli minori che si tracciano sulla sfera tagliandola con piano parallelo all'equatore. I luoghi sul medesimo parallelo hanno la stessa latitudine.
Paranco. — Sistema di due bozzelli ed una cima col quale si può ridurre lo forzo occorrente per vincere una resistenza.
Paratia. — Tramezzo verticale, in legno o lamiera, che suddivide gli spazi interni della nave.
Pennone. — Vedi *Veliero.*
Pescare, pescaggio o *pescagione* si usa per *immersione* (vedi la voce). Una nave pesca tanti metri ecc.
Pirata. — Vedi *Corsaro.*
Poggiare. — Vedi *Orzare.*

Ponente. — **Oltre al noto punto cardinale esso significa il vento che spira da quella direzione.**

Portata. — È la capacità di carico di una nave mercantile espressa in tonnellate di peso. Da non confondersi con la *stazza* o *tonnellaggio* che è la capacità di portare, in locali chiusi, un certo numero di tonnellate di merce sulla base che ogni tonnellata occupi un volume di mc. 2.831.520. *Stazza netta* è la cubatura dei soli locali atti al carico ; nella *stazza lorda* sono compresi anche quelli non atti.

Portello. — Apertura rettangolare che si apre sui fianchi di qualche nave per dare aria e luce. Nelle navi antiche, per far passare la volata dei cannoni.

Q

Quadrante. — Nel cerchio dell'orizzonte e nella rosa della bussola prendono questo nome i quattro settori di novanta gradi compresi fra i quattro punti cardinali. *Terzo quadrante* — ad esempio — è quello compreso fra il Sud e l' Ovest.

R

Randeggiare la costa = navigare lungo la costa a quel minimo di distanza consentito dalla sicurezza della navigazione.

Ridosso. — *A ridosso* = a riparo dal vento e dal mare ; un monte o un' isola possono costituire *ridossi.*

Rizzare. — Legare solidamente, mediante cavi o catene - chiamate *rizze* - oggetti mobili per impedire che si spostino quando la nave rulla o beccheggia.

Rombo. — Nella traversata verso l'America del Nord bisogna fare un grande arco per entrare nella zona dei venti propizi. La frase a *rombo dritto dirigete!* significa ; andate sempre diritto ! Ma incontrando, in tal modo, predominanti venti contrari che impediscono di fare cammino e rendono faticosa la navigazione. *Rombo* oggi comunemente si adopera per indicare qualsiasi direzione di bussola.

Rotta. — Il percorso compiuto o da compiere di una nave. Se ne indica la esatta direzione col numero dei gradi che essa fa con la linea Nord Sud oppure col numero di *quarte* (ciascuna delle 32 parti nelle quali si divide la rosa della bussola = un arco di 11° 15′) o *quartine* = la quarta parte di una *quarta*, ossia 2° 48' 45''.

S

Santa Barbara. — Deposito munizioni.

Scadere di poppa = indietreggiare per effetto dell'azione del vento o di una corrente.

Scarroccio. — Vedi *Deriva.*

Sciabecco. — Veliero a tre alberi, i due primi a vele latine, il terzo con una randa. Attrezzatura oggi in disuso (vedi *Veliero*).

Scrivano. — Grado nella marina mercantile che si consegue dopo trenta mesi di navigazione ed un esame teorico pratico presso la Capitaneria di Porto, dal quale sono esonerati i diplomati c. l. c. degli Istituti Nautici. Non abilita a comandare una nave ma solo a funzionare da ufficiale in sottordine.

Scuffia. — *Fare scuffia* = capovolgersi.

Scuna per brigantino goletta (veliero con bompresso e due alberi: trinchetto a vele quadre e maestra a vele auriche).

Sentina. — Luogo più profondo della nave dove si raccolgono le acque che eventualmente entrano dall'esterno, quelle residue dalle lavande ecc. La sentina si deve tenere asciutta e pulita mediante le pompe.

Secco e dare in secco. — Vedi *Costa.*

Sestante. — Strumento misuratore di angoli che serve per le opportune osservazioni degli astri occorrenti per fare il *punto* della nave quando non si è più in vista della costa.

Sinistra. — Vedi *Dritta.*

Sloop. — Veliero attrezzato a cutter (un albero verticale a vele auriche nonchè un'asta con due o tre fiocchi).

Solcometro ad elica. — Strumento per misurare la velocità della nave mediante una piccola elica immersa in mare e trascinata dalla nave per mezzo di una cordicella lunga da 70 a 100 metri.

Sopravento. — Il lato da cui spira il vento. Tutti gli oggetti, terre e galleggianti che, rispetto alla linea retta orizzontale condotta dal centro della nave perpendicolarmente alla direzione del vento, si trovano dalla parte donde spira il vento sono sopravento alla nave. Per raggiungerli il veliero deve *orzare* ossia prendere il vento in modo meno favorevole al cammino. Se non può orzare deve *bordeggiare* percorrendo, cioè, una rotta a zig-zag.

Sottovento. — Il contrario di *Sopravento.*

T

Tifone. — Si dà questo nome ai cicloni del Pacifico e dell' Oceano Indiano.

Tonnellaggio. — Vedi *Portata.*

Trasbordo. — L'atto di fare passare persone o materiali da una nave all'altra.

Tuga. — Qualsiasi soprastruttura leggera che nei ponti superiori forma passaggi coperti o casotti.

V

Vascello. — Vedi *Fregata.*

Varare. — Far discendere in mare una nave di nuova costruzione.

Veliero. — L'azione del vento sulle vele sostenute dagli alberi determina il moto, in questo tipo di nave.

Gli alberi sono fusti di abete, pino o ferro tutti *verticali* ad eccezione del *bompresso* che sporge di prora. Essi sono così distinti:

Albero di trinchetto – il primo albero verticale a cominciare dalla prora;

Albero di maestra – quello, sempre più alto di tutti, nel centro della nave od a poppavia, qualora questa ne abbia soltanto due;

Albero di mezzana – quello a poppa della maestra.

Ci sono anche navi a quattro o più alberi. Quelli destinati a portare vele *quadre* (vedi appresso) sono costituiti di tre pezzi che hanno i seguenti nomi a seconda dell'albero a cui appartengono:

Tronco maggiore di bompresso – Asta di fiocco – Asta di controfiocco.

Tronco maggiore di trinchetto – Albero di parrocchetto – Alberetto di trinchetto o di velaccino.

Tronco maggiore di maestra – Albero di gabbia – Alberetto di maestra o di gran velaccio.

Tronco maggiore di mezzana – Albero di contromezzana – Alberetto di mezzana o di belvedere.

Con espressione generica gli alberi di *parrocchetto*, *gabbia*, *contromezzana* si chiamano tutti: *alberi di gabbia*; i tre più elevati si chiamano tutti *alberetti*. Nei due punti di collegamento di ogni albero verticale esistono dei terrazzini; quelli più bassi prendono nome *coffa*; i più alti: *crocette* e *barre*. Gli alberi sono assicurati allo scafo e tenuti fissi mediante un sistema di tiranti generalmente in cavo di acciaio; quelli che fissano ai lati e alquanto verso poppa i tronchi maggiori e gli alberi di gabbia si chiamano *sartie*; quelli che fissano gli alberetti: *paterazzi*; quelli che sostengono gli alberi verso prora: *stralli* o *stragli*. Le vele si dividono in due grandi categorie: *quadre* e di *taglio*. Le prime a forma di trapezio regolare si *inferiscono* (si allacciano) a verghe orizzontali, a sezione rotonda, rastremate alle estremità e poste in croce sugli alberi: i *pennoni*. I quali sono sostenuti in modo da poter compiere movimenti angolari intorno agli alberi mediante i *bracci* e nei limiti consentiti dalle *sartie* e dai *paterazzi*; si possono in questo modo *orientare* le vele nel senso desiderato. I pennoni prendono i nomi dalle vele che reggono. Le vele di *taglio* si legano a verghe oblique: *antenne* o *picchi* oppure a cordami fissi: *stralli* e *draglie*. Si dividono in quattro specie: a) *fiocchi* (vele a forma di triangolo scaleno che si alzano a proravia dell'albero di trinchetto e lungo il bompresso; il più basso ed interno di questi fiocchi si chiama *trinchettina*); b) *vele di strallo* (triangolari, si distendono fra il trinchetto e l'albero di maestra); c) *vele latine* (triangolari; si attaccano con i lati prodieri e più grandi alle lunghe aste chiamate antenne); d) *vele auriche* (sono la *randa* e la *controranda*. La prima è a forma di trapezio irregolare e si inferisce con i tre lati: al *picco* [è una verga inclinata], all'albero, alla *boma* [che è un trave orizzontale]. La controranda, di forma triangolare o trapezoidale si alza sopra la randa).

Nelle navi a vele quadre le *basse vele* o *trevi* sono le due più basse e più grandi degli alberi di maestra e di trinchetto. E cioè la vela di maestra allacciata al pennone di maestra e quella di trinchetto allacciata ecc. *Gabbie* sono invece le vele quadre immediatamente superiori ai *trevi* nonchè quella che sta sopra il pennone di mezzana e che si chiama *contromezzana*. Verso la metà del secolo scorso molti velieri cominciarono per comodità di manovra a scindere ogni gabbia in due vele quadre; quella bassa, con un francesismo, fu detta *barile*. *Gabbieri* sono i marinai più svelti e capaci destinati al maneggio delle vele ecc.

Imbrogliare le vele significa chiuderle rapidamente per sottrarle all'azione del vento; *serrarle*, significa piegarle, arrotolarle, stringerle con legature lungo i pennoni o le antenne. Esempio: *serrare i controvelacci!* ossia le vele poste sopra al *gran velaccio* che è sostenuto dall'alberetto di maestro ed allacciato al pennone di controvelaccio.

Il *Terzarolo* è la porzione della vela destinata ad essere ripiegata per diminuirne la superficie quando il vento è troppo forte; ce ne possono essere più di uno per ogni vela e si distinguono col nome di *prima*, *seconda*, *terza mano di terzarolo*.

Si chiama *caduta della vela* ciascuno dei suoi lati verticali, in quelle quadre ed auriche; *scotte* sono i cavi che servono a distendere le vele al vento (ogni vela quadra ne ha due) tirandone verso poppa gli angoli inferiori; *mure* o *murre* sono invece i cavi che servono a trarre verso prora gli angoli inferiori dei *trevi*.

Forza di vele è il complesso delle vele addizionali che le navi a vele quadre aggiungono lateralmente a queste quando il tempo è stabilmente al bello. Si compone degli scopamare, coltellacci, coltellaccini con le relative *aste*.

Virare di bordo. — È la manovra che fa ogni veliero che va *bordeggiando* (vedi *Sopravento*) quando stringendo il vento da un lato gira per stringerlo dall'altro. Un veliero stringe il vento quando dirige la prora in una direzione che forma con quella del vento l'angolo minimo che permette di ottenere il moto in avanti.

INDICE